

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 251)
z dnia 1 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 251)

1 lipca 2026 r.

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

- **przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat stanu przygotowań do przejęcia przez Państwo Polskie odcinka autostrady A4, między Krakowem a Mysłowicami, po wygaśnięciu umowy koncesyjnej dla zarządcy Stalexport Autostrada Małopolska SA.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Daniel Kosiński** dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Daniel Gryt** rzecznik prasowy Stalexport Autostrada Małopolska SA, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzień dobry, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam również panią Katarzynę Kościeszę, dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, oraz pana Patryka Mikołajczyka, głównego specjalistę w tymże departamencie. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w szczególności pana Daniela Kosińskiego, dyrektora generalnego, panią Agnieszkę Szewczyk-Tomasiak, dyrektora Departamentu Prawnego, oraz pana Leszka Bukowskiego, dyrektora Departamentu Technologii Budowy Dróg. Witam również przedstawicieli Stalexport Autostrady Małopolskiej SA. Jest z nami pani Marta Kowalska oraz pan Daniel Gryt. Witam również przedstawicieli partnerów społecznych, w tym pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie przepisu art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 29 maja 2026 r. Słowo wyjaśnienia. Termin regulaminowy upłynął, niemniej jednak na skutek wniosku ze strony wnioskodawców to posiedzenie zostało przesunięte na najbliższe posiedzenie Sejmu, które realizujemy dzisiaj jako punkt pierwszy naszego porządku dziennego.

Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat stanu przygotowań do przejęcia przez państwo polskie odcinka autostrady A4 między Krakowem a Mysłowicami po wygaśnięciu umowy koncesyjnej dla zarządcy Stalexport Autostrada Małopolska SA.

Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła, pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka, o przedstawienie wniosku. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem przede wszystkim podziękować za uwzględnienie naszej – mówię o grupie wnioskodawców – prośby o przesunięcie tego posiedzenia Komisji na tę sesję Sejmu, podobnie zresztą jak tematu posiedzenia, które odbędzie się o godz. 16.00, w dniu... przepraszam: o 17.00 w dniu dzisiejszym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

O 16.30.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, autostrada A4 to historycznie pierwszy odcinek autostrady, który został przekazany koncesjonariuszowi. Użyję takiego powszechnego określenia, obecnego co najmniej od kilkunastu lat, jeśli nie od kilkudziesięciu, że kierowcy zostali oddani w pacht koncesjonariuszowi. Państwo polskie oddało kierowców do decyzji koncesjonariusza. Tak w każdym razie w powszechnej opinii od wielu, wielu lat oceniano całą tę sytuację, zwłaszcza wobec takich – dzisiaj już z perspektywy historycznej – zdarzeń jak modernizacja, przebudowa i remont autostrady A4, który powodował, że na drogach równoległych do autostrady A4, czyli DK94, DK41 czy też na drodze wojewódzkiej ruch był mniejszy aniżeli na autostradzie A4, a za przejazd autostradą A4 należało uiścić opłatę. Historycznie tak po prostu się działo.

Wszystkie te problemy, kłopoty dobiegają końca. Umowa koncesyjna wygasa w marcu przyszłego roku, 26 marca. 27 marca należy przyjąć jako pierwszy dzień, kiedy państwo polskie na powrót będzie w pełni zarządzało autostradą A4 między Krakowem a Katowicami. Trzeba też pamiętać, że przedsięwzięcie logistyczne jest niezmiernie skomplikowane, niezmiernie ważne i niesie bardzo dużo wyzwań, a na pewno bardzo dużo zagrożeń organizacyjnych. Mogę powiedzieć, że doświadczenie z przejściem systemu viaTOLL każe podchodzić bardzo ostrożnie do każdego z projektów takiego typu jak przejście po latach koncesji zadania realizowanego przez podmioty zewnętrzne.

Przypomnę, że decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji określono zakres niezbędnych prac, do którego zobowiązany jest koncesjonariusz w kontekście przejmowania autostrady i egzekwowania zobowiązań koncesjonariusza. Decyzja ULI, bo tak wówczas nazywała się decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji z 1996 r., dokładnie określiła zakres prac koniecznych do wykonania na tej autostradzie. Mówimy o przebudowie, budowie ekranów, budowie zjazdów, przebudowie wiaduktów, mostów – nie wiem, czy tam są mosty, na pewno są wiadukty autostradowe – całej przebudowie całej infrastruktury wraz z nawierzchniami itd. To zadania liczone w dużych miliardach złotych.

Pragnę państwa poinformować, że kiedy miałem zaszczyt być ministrem infrastruktury, kiedy współpracowałem z panem ministrem Rafałem Weberem w rządzie Prawa i Sprawiedliwości, praktycznie podjęta została decyzja o tym, że autostrada A4 będzie autostradą bezpłatną, i to zostało wyartykułowane. Gdyby więc przyszło komuś do głowy opowiadanie kolejnych bzdur na ten temat – czasami jest to irytujące, jak chociażby w przypadku informacji na temat autostrady A2 między Warszawą a Łodzią – to chciałem bardzo jasno podkreślić, że w opisie do „Rządowego programu budowy dróg krajowych” przyjętego 13 grudnia 2022 r. znajdujemy takie oto zdanie, że autostrada A4 między Krakowem a Katowicami będzie autostradą bezpłatną, bo takie jest oczekiwanie rządu. To zostało zapisane w oficjalnym rządowym dokumencie, podobnie jak w uzasadnieniu do – wówczas – projektu ustawy zawartej w druku nr 3245, rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw. Przypomnę, że ustawa ta obowiązuje od 26 maja 2023 r. Również w uzasadnieniu umieszczono zapis, który mówi o tym, że autostrada A4 między Krakowem a Katowicami będzie autostradą bezpłatną.

Zresztą uruchomione zostały takie mechanizmy, które praktycznie rzecz biorąc – chyba że państwo zmienią ustawę o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym – nie dopuszczają możliwości uruchomienia czy przedłużenia opłat na autostradzie A4, ponieważ ustawa wyraźnie mówi, że autostrady zarządzane przez państwo są autostradami bezpłatnymi dla samochodów osobowych i motocykli, samochodów o DMC do 3,5 tony i motocykli. Z kolei, jak państwo wiecie, bardzo skomplikowany, bardzo trudny proces wyłaniania koncesjonariusza nie został rozpoczęty w określonym czasie, m.in. w 2022 r., ponieważ została podana informacja potwierdzona przez rząd Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, że autostrada będzie bezpłatna, więc uznano, że nie będzie wszczęte postępowanie koncesyjne.

Na boku zostawmy natomiast opowiadanie – przepraszam, powiem to już z litości – dyrdymałów o tym, że ktoś postanowił nie przedłużać koncesji. Wiemy, że koncesja nie zostanie przedłużona.

Posel Marek Sowa (KO):

Już się pogubiłem w tym wątku.

Głos z sali:

Ja też.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

To dobrze, że się pogubiliście, ale jak kilkakrotnie odsłuchacie sobie to posiedzenie, to wreszcie uświadomicie sobie, panowie posłowie, jak ten system działa. Jeżeli nawet się pogubiliście, to proponuję: odsłuchajcie, przeczytajcie protokół. Teraz tak...

Posel Rafał Weber (PiS):

Dużymi literami słuchajcie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

O, właśnie, tak. Tak jak powiedziałem na wstępie, proces jest procesem trudnym, niezmiernie skomplikowanym. Mamy więc pytanie do resortu. Mamy pytanie do przedstawicieli rządu. Jak wygląda stan przygotowań do przejścia autostrady A4? Prosimy o przedstawienie harmonogramu działań związanych z przekazaniem autostrady Skarbowi Państwa. To jest ten jeden bardzo ważny postulat.

Zwracamy się z pytaniem i prosimy o szczegółową odpowiedź na to pytanie: Czy zinventoryzowane zostały umowy wykonawcze, obsługowe, dzierżawcze, dostawcze? Które z nich zostaną zakończone, a które przeniesione na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad?

Kolejny wątek, o wyjaśnienie którego prosimy: Jak wygląda plan zaprzestania poboru opłat na odcinku od samochodów osobowych i, co też jest ważne, plan likwidacji bramek oraz wprowadzenia opłat elektronicznych od pojazdów ciężkich?

Co do rozbudowy, co do planów modernizacyjnych, myślę, że w drugiej części naszego posiedzenia będziemy o tym mówili, żeby nie zaciemniać obrazu sytuacji. Mamy nadzieję, że informacje podane przez przedstawicieli rządu wyczerpią wątki, które zostały przeze mnie wskazane. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec. Panie ministrze...

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, umowa koncesyjna na budowę oraz eksploatację autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków, umowa z dnia 19 września 1997 r. zawarta między Skarbem Państwa a Stalexport Autostrada Małopolska SA, wygasa o północy z 15 na 16 marca 2027 r. Oznacza to, że za nieco ponad osiem miesięcy autostrada A4 na całej swojej długości będzie zarządzana przez stronę publiczną, generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Pobór opłat od pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony zostanie utrzymany, jednak zmieni się podmiot pobierający opłatę oraz forma jej uiszczania. Pojazdy ciężkie za przejazd A4 na odcinku Katowice – Kraków będą uiszczały opłatę elektroniczną pobieraną przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej za pośrednictwem systemu funkcjonującego pod nazwą handlową e-TOLL. Opłata będzie pobierana wyłącznie w sposób elektroniczny, tak jak na innych odcinkach dróg zarządzanych przez państwo. W odniesieniu do pojazdów lekkich pobór opłat drogowych za przejazd tym odcinkiem autostrady A4 zostanie zniesiony. Dyrektor generalny dróg krajowych i autostrad nadzoruje proces przejścia koncesyjnego odcinka autostrady od Stalexport Autostrada Małopolska SA wraz ze wszystkimi prawami i rzeczami przynależnymi.

Od 2018 r., po spłaceniu kredytu w ramach Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju zaciągniętego przez koncesjonariusza w związku z budową autostrady, zysk z przychodów z opłat za przejazd odcinkiem autostrady A4 Katowice – Kraków był dzielony pomiędzy koncesjonariusza a Skarb Państwa. Skarb Państwa do dnia dzisiejszego z tytułu mechanizmu podziału zysku otrzymał ok. 741 mln zł. Do momentu wygaśnięcia umowy koncesyjnej ta kwota powinna zbliżyć się do ok. 1 mld zł.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad przekazał koncesjonariuszowi informację, że strona publiczna zdecydowała o tym, że węzeł Balin pozostanie otwarty po zakończeniu koncesji na obecnych zasadach. Place poboru opłat w Mysłowicach i Balicach, służące aktualnie koncesjonariuszowi w celu manualnego poboru opłat, będą docelowo rozebrane w ramach zadania inwestycyjnego pod nazwą „Rozbudowa autostrady A4, odcinek Wrocław – Tarnów”.

„Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” uwzględnia wyżej wymienione zadania inwestycyjne i przewiduje rozbudowę odcinka autostrady A4 Katowice – Kraków o trzeci pas ruchu. Realizacja tego zadania jest niezbędna ze względu na duży ruch przekraczający już obecnie średnio 50 tys. pojazdów na dobę oraz konieczność dostosowania autostrady do przejazdu pojazdów o większym tonażu niż aktualnie dopuszczony.

Trwają postępowania przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej dla przebudowy przedmiotowego odcinka o trzeci pas. Ogłoszenie przetargu na przeprowadzenie prac budowlanych planowane jest około 2030 r. Planowane lata realizacji rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu to lata 2030–2033. Ostateczny termin będzie uzależniony od przebiegu prac projektowych, uzyskania decyzji administracyjnych oraz wyników analiz ruchowych i zapewnienia finansowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Bardzo proszę, jako pierwszy zapisał się pan poseł Marek Sowa. Bardzo proszę o zgłoszenia osób chętnych do zabrania głosu.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, myślę, że to, co głównie powinno nas interesować, to plany inwestycyjne rozbudowy odcinka autostrady od Katowic do Krakowa, bo to jest chyba kluczowy element. Pan minister mówił tutaj o ruchu. Ta droga często jest praktycznie zakorkowana, bez pasów awaryjnych. Jest bardzo duże natężenie ruchu i to jest kluczowy element. Przysłuchując się temu wstępowi, byłem oczywiście przekonany, że pan minister Adamczyk będzie pytał w tym kontekście. Skoro tego nie zrobił, to może zadam parę pytań w tym kontekście.

Chcieliśmy ruszyć z inwestycją od 2027 r., po przejęciu tej autostrady, bo przecież nie jest żadną tajemnicą, że w Polsce system autostrad będzie publiczny. Nikt nie może mieć żadnych wątpliwości, że to, co stanie się po wygaśnięciu koncesji A4 Katowice – Kraków, musi stać się również z autostradą A2, bo te ceny są absurdalnie wysokie: Konin, Poznań i dalszy odcinek. Docelowo musimy dysponować wyłącznie siecią autostrad publicznych. Jest dla nas chyba zupełnie oczywiste, nikomu nie trzeba tego tłumaczyć. Jeszcze jest oczywiście fragment na A1.

Dla mnie interesującą rzeczą jest to, jak rząd Prawa i Sprawiedliwości i pana ministra Adamczyka przygotowywał autostradę A4 do tego, żeby po przejęciu przez państwo w 2027 r. mogła ruszyć z ofensywą inwestycyjną, żeby była przejezdna. To nie jest tylko kwestia autostrady. Choćby w przypadku Chrzanowa – Trzebini to jest element obwodnicy, którą w 2019 r. wpisaliście do „Programu budowy 100 obwodnic”, ale przez pięć czy cztery lata nie zrobiliście absolutnie nic, nie uzgodniliście nawet żadnego wariantu przebiegu. To są fakty.

Dzisiaj wiem, że nad tymi rozwiązaniami pracuje ministerstwo, nad tymi rozwiązaniami pracuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Ta autostrada ma mieć też element obwodnicy dla tych dwóch miejscowości, chyba z dodatkowym węzłem. Chciałbym, panie ministrze, żeby powiedział pan, w jakim stanie zastaliście plan przygotowań, czy ten program inwestycyjny był wpisany do budżetu generalnej dyrekcji, czy, nie wiem, były przygotowane decyzje środowiskowe. Proszę też, żeby były podane daty, bo one są bardzo interesujące.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Poseł Marek Sowa (KO):

Nie, nie mieliście nic. Nie mieliście. To, że w listopadzie czy w październiku, miesiąc czy dwa tygodnie przed wyborami zatwierdzenie program inwestycyjny, to tak, jak byście nic nie zrobili. To są fakty. Chciałbym, żeby pan minister powiedział z pomocą konkretnych dat, konkretnych pakietów inwestycyjnych, które są niezbędne do zrealizowania, jak to wszystko rozkładało się w harmonogramie czasowym 2023–2024, ewentualnie wcześniej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Teraz głos zabierze pan poseł...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, krótkie sprostowanie, nie polemika, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, nie. Zapisać pana? Zapisać? Zapiszę pana przewodniczącego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, krótkie sprostowanie. Bardzo wyraźnie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie przewodniczący, zapisuję pana do głosu.

Pan poseł Mariusz Krystian.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze... Co do wątpliwości odnośnie do zamiarów, czy autostrady w Polsce mają mieć charakter publiczny, czy nie, panie pośle Marku, są bardzo duże wątpliwości, bo przecież jednym z waszych pierwszych kroków była likwidacja rozwiązania, które zostało wprowadzone przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, czyli bezpłatnych przejazdów autostradą.

Poseł Marek Sowa (KO):

Kiedy?

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Proszę sobie sprawdzić, może wtedy logicznie pan zaskoczy i nie będzie pan miał żadnych wątpliwości odnośnie do zasad realizacji procesu przejęcia autostrady A4 przez państwo, która została zapoczątkowana przez resort pana ministra Andrzeja Adamczyka.

Szanowni państwo, na pewno jest to proces, który jest bardzo poważny i wymaga od polskiego państwa bardzo wielkiej rozważności, uwagi i ogromnego nakładu pracy, bo temat funkcjonowania na zasadzie koncesji tego odcinka autostrady A4 pokazuje jak w soczewce, jak polskie państwo nie powinno gospodarować swoim zasobem drogowym, jak nie powinno gospodarować zasobem autostradowym. Dziś, chcąc upublicznić ten odcinek autostrady, polskie państwo powinno przedstawić wyczerpującą i jasną informację o stanie prac w tym względzie.

Pan minister mocno skrótowo przedstawił swoją informację, dlatego chciałbym dopytać w wielu aspektach. Czy pan minister powołał komisję bądź zespół ds. przejęcia autostrady A4? Rozumiem, że taka kwestia nie odbywa się jednoosobowo, tylko jest to tak poważna kwestia, że w ministerstwie funkcjonuje komisja bądź zespół w tym względzie. Jeśli ten zespół bądź komisja została powołana, to kiedy została powołana i co do tej pory wypracowała? Jeśli nie ma takiego zespołu bądź komisji, kiedy zostanie powołana? Jeśli ta komisja jest, to jaki jest jej skład? Chciałbym poznać personalnie zawodowe uprawnienia poszczególnych osób, które wchodzi w skład takiej komisji. Jeśli zaś przygotowujecie państwo powołanie takiej komisji bądź zespołu, to kto będzie członkiem tej komisji? To jest bardzo ważne pytanie.

Rozumiem, że opracowaliście już państwo poszczególne etapy przejmowania tej autostrady. W związku z tym chciałbym poznać harmonogram prac tej komisji. Czy do tej pory dokonaliście państwo jakichś uzgodnień ze Stalexportem? Czy już państwo rozmawialiście? Jeśli tak, to ilokrotnie i jakie uzgodnienia ze Stalexportem zostały dokonane? Czy państwo, ministerstwo, polskie państwo, czyli czy my wszyscy posiadamy inwentaryzację stanu technicznego autostrady? Czy macie to państwo w dokumencie? Macie to fizycznie u siebie? Czy ta inwentaryzacja jest uzgodniona? Czy – jeśli już jest – ta inwentaryzacja jest tylko jednostronna? Czy w wieloletnim planowaniu budżetowym uwzględniliście już państwo zwiększenie nakładów finansowych na utrzymanie tego odcinka?

W 2023 r. Ministerstwo Infrastruktury, osobiście pan minister Andrzej Adamczyk ogłosił opracowanie programu inwestycyjnego dla rozbudowy autostrady A4 na odcinku Kraków – Katowice. W związku z tym chciałem zapytać, na jakim etapie jest planowana rozbudowa autostrady A4 na tym odcinku. Czy w związku z przejęciem tej autostrady Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje rozbiórkę bramek? Na jakim etapie jest zlecenie tych prac? To też jest jeden z elementów tego procesu. Jaką gwarancją techniczną zostanie objęta autostrada i obiekty po zakończeniu umowy? Jakie zostaną zastosowane mechanizmy gwarancyjne, aby zabezpieczyć interes Skarbu Państwa w tym względzie?

Jest też bardzo lokalny, ale niezwykle ważny temat związany z funkcjonowaniem autostrady i okalających czy biegnących wzdłuż niej dróg krajowych i dróg wojewódzkich. Jeśli planujecie państwo utrzymanie opłat dla pojazdów powyżej 3,5 tony, to czy macie państwo

przeprowadzone analizy ruchu na ciągach DK44, DK52, na drogach wojewódzkich nr 780 i 781, którymi prowadzi się ogólny tranzyt samochodów, które jadą tamtędy, aby uniknąć opłat autostradą A4, w tym momencie zarządzaną przez prywatny podmiot? To jest bardzo ważny element. Jeśli te opłaty zostaną utrzymane dla tej kategorii pojazdów, to będziemy mieć narastający problem na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, które zostały przeze mnie wspomniane. Mamy tu już drogi, które są bardzo mocno zatłoczone. One są na granicy swojej przepustowości. Tyle na tę chwilę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, jako kolejny głos zabierze pan poseł Dominik Jaśkowiec. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, chyba wszyscy mamy świadomość tego, że autostrada A4 pomiędzy Krakowem a Katowicami to podstawowa droga łącząca konurbację śląską z aglomeracją krakowską, jedna z najważniejszych dróg w naszym kraju. Jej strategiczne znaczenie dla struktury transportu publicznego i prywatnego oczywiście też jest jak najbardziej ważne, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę to, że w najbliższym sąsiedztwie tej autostrady zlokalizowany jest też port lotniczy w Balicach. Autostrada A4 stanowi kręgosłup obsługujący to lotnisko.

W związku z tym bardzo się cieszę, że rząd pana premiera Donalda Tuska i państwo ministrowie konsekwentnie realizują ten pomysł, projekt otwarcia tej autostrady dla mieszkańców Polski. Konsekwencja ta jest o tyle ważna, że do tej pory – przynajmniej w mojej opinii – nie było jasne, czy ta droga będzie faktycznie otwarta, czy też nie. Wielu mieszkańców zwracało się do mnie z pytaniami w tej sprawie. Jednoznaczna odpowiedź pana ministra na moją interpelację ten fakt potwierdziła. To jest bardzo ważne i z tego powinniśmy się cieszyć, a nie próbować robić tutaj jakieś polityczne harce.

Mam natomiast pytanie, a tak naprawdę dwa pytania. Oczywiście samo przejęcie tej autostrady to jest początek pewnego procesu inwestycyjnego. Chciałem zapytać, kiedy on się rozpoczął, czyli kiedy rozpoczęło się planowanie, przygotowywanie przebudowy autostrady A4 na odcinku Kraków – Katowice, bo zaraz dowiemy się, że stało się to za rządu Prawa i Sprawiedliwości, a, jak wiemy, jest to działanie obecnie rządzących. W związku z tym mam pytanie. Jak to wygląda? Jakie działania są przygotowywane? Jak wygląda harmonogram tego bardzo ważnego zadania inwestycyjnego także w kontekście obsługi krakowskiego lotniska?

Drugie pytanie jest o przyczynę i stan tego, że część drogi odchodzącej od autostrady A4, stanowiącej zachodnią część obwodnicy Krakowa nie została przebudowana do drogi ekspresowej. Mowa o dwuipółkilometrowym odcinku DK52, czyli łącznika drogi ekspresowej, autostrady A4 właśnie, który do dzisiaj nie ma tego standardu. Kiedy to zostanie naprawione po poprzednikach? Kiedy to zostanie wykonane? Przy budowie północnej obwodnicy Krakowa była taka możliwość i jej nie zrealizowano. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan poseł Rafał Weber...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

A pan się nie zgłaszał?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Znaczący zgłaszam się po panu ministrze Weberze, bo taka była kolejność.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, to pan zgłosił się wcześniej. Pan zgłosił się wcześniej, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Włącza pan komplikatory, panie przewodniczący, zupełnie niepotrzebnie, ale jeżeli uważa pan, że są niezbędne, to rozumiem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ciągle problem z...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pierwsza rzecz: zaszło spore nieporozumienie. W swoim wystąpieniu bardzo wyraźnie wskazałem na potrzebę podziału dzisiejszej debaty na dwie części. Pierwsza część to przejęcie autostrady A4 od koncesjonariusza i odpowiedź na podstawowe, związane z tym pytanie. Jeszcze raz powtórzę, proces jest niezmiernie skomplikowany, trudny i wcale nie tak oczywisty, jak wielu by się wydawało. To jest jedna rzecz.

Po drugie, nie unikamy dyskusji o inwestycji na autostradzie A4. Dla rozwiania wszelkich wątpliwości pomogę panu ministrowi Bukowcowi w odpowiedzi na pytania, które wcześniej padły, żebyśmy nie mieli z tym problemu i nie musieli tutaj ustalać szczegółów, ale zanim to, to jeszcze raz wrócę do kwestii przejęcia autostrady A4.

Szanowni państwo, zależy nam na tym, abyśmy mieli pewność, że 27 marca, jeżeli wystąpią trudne warunki atmosferyczne i będziemy mieli połączenie opadów deszczu ze spadkiem temperatur poniżej zera, na autostradzie A4 będą prowadzone prace utrzymaniowe, które zabezpieczą drogę na tyle, aby była bezpieczna, abyśmy mieli pewność, że na tej autostradzie pojawi się sprzęt, pojawiają się zarządcy i płynnie po północy będą utrzymywali tę autostradę, bo to nie jest kwestia tego, że nam się wydaje i jesteśmy pewni, że jakoś to będzie. Ani nie jakoś, ani nie będzie, tylko będzie po prostu tak, jak ten proces zostanie przeprowadzony i jak to zostało wyznaczone. Mam nadzieję, że harmonogramy, o które pytał pan poseł, o które pytałem na wstępie... Niestety w odpowiedzi pana ministra jest bardzo wiele ogólników, żadnych szczegółów. Na postawione tematy, które powinny być przedmiotem dzisiejszej debaty, nie znaleźliśmy – ja osobiście nie znalazłem – wielu odpowiedzi, może poza informacją, że prace realizacyjne przewidziane są po 2030 r., ale to są tematy związane z nowymi inwestycjami.

Szanowni państwo, nie zakładam, że jest próba ucieczki od tematu, który jest głównym tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji. Głównym tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest przygotowanie do przejęcia autostrady A4. Jeżeli ktoś z państwa ma inne oczekiwania, to jest tryb art. 152, są inne tryby. Możecie państwo zrealizować każde posiedzenie Komisji, podkomisji i tam porozmawiać na temat inwestycji. Dlatego też ważne jest to, kto pracuje i na ile pracuje nad inwentaryzacją chociażby zrealizowanych i niezrealizowanych zobowiązań ze strony Stalexportu.

Jeszcze raz wrócę do decyzji ULI, ustalenia lokalizacji inwestycji. To jest decyzja na tamten czas, z 1996 r., równoważna pozwoleniu na budowę. W tej decyzji ULI zawarto przedsięwzięcia inwestycyjne, które koncesjonariusz zobowiązał się zrealizować na całym odcinku autostrady, a te przedsięwzięcia inwestycyjne to są grube miliony. Teraz tak: albo te zadania zostały zrealizowane, albo nie zostały zrealizowane. Jeżeli nie zostały zrealizowane, jakie będą konsekwencje według koncesjonariusza? Czy już planujecie państwo drogę sądową, czy też nie? Czy w ogóle widziecie ten problem? To jest niezmiernie ważne.

Inwentaryzacja stanu technicznego autostrady... Przecież trzeba wiedzieć – tutaj zwracam się do pań i panów posłów, którzy może uważają, że to jest żaden problem – że koncesjonariusz wziął na siebie zobowiązania, które... Chociażby wymiana nawierzchni asfaltowej na całym odcinku autostrady A4 to są miliardy złotych. Jest więc pytanie: Na jakim jesteśmy etapie? Czy możemy przewidywać, że 26 marca protokołem przekazania strona rządowa potwierdzi, że wszystkie zobowiązania koncesjonariusz zrealizował, czy też będzie to duży protokół rozbieżności, który znajdzie swój finał w sądzie?

Kolejne pytanie, które kieruję do pana ministra, ma niebagatelną wagę. Panie ministrze, czy została zinwentaryzowana dokumentacja techniczna autostrady i czy jest ona pełna? Czy ma pan wiedzę na ten temat, szczególnie w zakresie systemów informatycznych, ich kodów źródłowych oraz praw autorskich? Czy ma pan taką wiedzę? Czy jest taka inwentaryzacja?

Szanowni państwo, przypomnę, czym są kody źródłowe. Kody źródłowe to był jeden z zasadniczych problemów przy przejmowaniu systemu poboru opłat viaTOLL. Bez tego możecie państwo nie ruszyć z zarządzeniem autostrady 26 marca. Bardzo proszę, panie ministrze, jeżeli nie jest pan w stanie odpowiedzieć na to pytanie w dniu dzisiejszym – zakładam, że nie na wszystkie pytania jest pan w stanie odpowiedzieć – wnoszę, aby ministerstwo udzieliło członkom Komisji Infrastruktury precyzyjnej odpowiedzi w formie pisemnej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze, ale jeszcze jedno.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

A, jeszcze?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze, wróć do tego. Otóż pragnę, żeby raz udzielić sobie odpowiedzi na to pytanie. Jeżeli uważacie państwo, że byliście tak bardzo przekonani do tego, że te autostrady będą bezpłatne, a tylko spłot nieszczęśliwych okoliczności – a takim z waszego punktu widzenia na pewno są rządy Prawa i Sprawiedliwości – doprowadził do tego, że wcześniej nie zniesiono opłat za przejazd autostradą A4, to przypomnę państwu wypowiedź ministra infrastruktury, pana Klimczaka, dla radia RMF FM bodaj w styczniu 2024 r., kiedy pytany o odpłatność za przejazd autostradą A4 powiedział, że na pewno zostanie ona utrzymana, chociaż opłaty nie będą tak wysokie. Zapewnił wszystkich Polaków, że opłaty na autostradzie A4 za przejazdy samochodów o DMC do 3,5 tony oraz motocykli zostaną utrzymane.

Posel Rafał Weber (PiS):

A ustali je Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Właśnie, a ustali je Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i nie będzie już ustalał koncesjonariusz. To po to, żebyście panowie mieli jasność co do tego, kto, co i kiedy.

Głos z sali:

Powyżej 3,5 tony?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie, proszę sobie sprawdzić.

Posel Marek Sowa (KO):

Jest ustawa z 1 lipca 2023 r.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

No więc właśnie.

Głos z sali:

Wiedział.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie wiedział o tym. I dobrze, że...

Posel Marek Sowa (KO):

Wiedział.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Z panem, proszę pana, nie będę się kłócił, bo staram się tego unikać, od dawna zresztą.

Otóż, jeżeli chodzi o decyzje związane z przebudową tej drugiej części, przebudową autostrady A4, to wcześniej – to był bodajże 2022 r. – podpisany został program inwestycyjny na przebudowę autostrady A4 od węzła południe do węzła Balice. Dlatego na podstawie tego dokumentu przygotowywano wszystkie materiały niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej. Chcę panom wyjaśnić, że dopóty sprawa koncesji nie była ostatecznie rozstrzygnięta – a rozstrzygnięła ją ustawa z maja 2023 r., dokładnie z 26 maja – minister infrastruktury nie mógł podpisać programu inwestycyjnego, który pozwoliłby na przygotowanie dokumentacji dla odcinka zarządzanego przez koncesjonariusza. To tak jest po kolei, jeżeli macie z tym problem.

W październiku 2023 r. został podpisany program inwestycyjny. Mamy nadzieję, że pan minister, jeżeli dzisiaj nie jest do tego przygotowany, przedstawi posłom w formie pisemnej informacje, jak przebiegały prace po podpisaniu programu inwestycyjnego w październiku 2023 r. Żeby sprawa była jasna, nie przewidywaliśmy wtedy, że będziecie państwo realizowali programy, które sobie wyznaczaliśmy. Mielśmy nadzieję, że rząd Prawa i Sprawiedliwości

w dalszym ciągu będzie je realizował, tak że proszę nie liczyć na to, że coś wam przekazaliśmy, żeby zrobić wam na złość. Nie, tak nie było.

Co do pytania dotyczącego tego, kto i kiedy podjął taką decyzję, to dobrze, że państwo pamiętacie i macie przed sobą. Polecam lekturę „Rządowego programu budowy dróg krajowych” przyjętego decyzją Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2023 r. W tym programie odnajdziecie państwo odpowiedzi na pytania, w jakim zakresie, na jakich odcinkach realizowane będą inwestycje m.in. na autostradzie A4. To tam znajdziecie państwo odpowiedź na to pytanie. Pragnę jeszcze wyjaśnić, że jeżeli takiej inwestycji nie ma w „Rządowym programie budowy dróg krajowych”, to jej po prostu nie ma.

Pytaniem, które zawieszę już w powietrzu, jest pytanie dotyczące nowych inwestycji, które wprowadziliście państwo do „Rządowego programu budowy dróg krajowych”. Czy w przeciągu trzech lat udało się państwu bodaj jedną inwestycję wprowadzić do „Rządowego programu budowy dróg krajowych”? Nie wydaje się.

Co do krótkiego łącznika drogi nr 52, pragnę przypomnieć – myślę, że niektórzy z obecnych mają pamięć instytucjonalną – że przygotowana decyzja środowiskowa dla północnej obwodnicy Krakowa była urządzona tak, że tej obwodnicy praktycznie można było nie wybudować. Tu już oszczędzę szczegółów. Żeby przebudować drogę, o którą pan pyta, panie pośle, którą wybudował generalny dyrektor dróg krajowych na zlecenie polskiego rządu za czasów Donalda Tuska, potrzebna była decyzja środowiskowa. To za czasów rządu Donalda Tuska zbudowano ją w takim, niestety ubogim charakterze. My przewidzieliśmy jej przebudowę, bo dla niej też przygotowaliśmy program inwestycyjny.

Panie ministrze, proszę, jeżeli to będzie możliwe, a na pewno będzie to możliwe, o przygotowanie odpowiedzi na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zaproszeni goście, oczywiście nie bez przyczyny pytamy o harmonogram i o działania, które zostały podjęte w sprawie przejęcia zarządzania odcinkiem autostrady A4 między Katowicami a Krakowem. Pytamy, ponieważ mamy w pamięci, kto podjął taką decyzję, że cztery odcinki autostrad w Polsce są odcinkami prywatnymi. Tę decyzję podjęło określone środowisko, co prawda bez mała 40 lat temu, natomiast środowisko to cały czas stanowi trzon obecnego rządu. Dlatego pytamy o to, czy obecny rząd jest do tego w dobry sposób przygotowany. To po pierwsze.

Po drugie, to państwo przywrócili opłaty na autostradzie A1 między Toruniem a Gdańskiem, te opłaty od pojazdów lekkich, które zostały zwolnione od lipca 2023 r. Stąd nasze obawy o wasze dalsze kroki, dalsze decyzje. Oczywiście ustawa, która została decyzją naszego rządu, rządu Prawa i Sprawiedliwości – przepracowana w pierwszej połowie 2023 r., z wejściem w życie od 1 lipca 2023 r. – przewiduje, że wszystkie autostrady w Polsce będą bezpłatne dla pojazdów lekkich, dla pojazdów do 3,5 tony, ale przezorny zawsze ubezpieczony. Stąd nasze pytania, stąd ten wniosek, stąd bardzo precyzyjne wypowiedzi pana ministra Andrzeja Adamczyka i kolegi posła Mariusza Krystiana w tym temacie. Nasza prośba jest o to, żeby odpowiedzieć na te pytania, szczególnie o powołanie komisji czy grupy roboczej w tym temacie.

To jest też dobra okazja, szanowni państwo, żeby kolegom parlamentarzystom przypomnieć sekwencję działań, które zostały podjęte przez nasz rząd między grudniem 2022 r. a grudniem 2023 r. Było pięć kroków, które zostały wtedy podjęte, żeby zarządzać tym odcinkiem autostrady, ale też oczywiście żeby w niedalekiej przyszłości go rozbudować.

Pierwszy krok to uchwalenie „Rządowego programu budowy dróg krajowych” 13 grudnia 2022 r. i zapewnienie tam środków finansowych na rozbudowę autostrady A4 nie tylko na odcinku Kraków – Katowice, ale na całym odcinku od Tarnowa do węzła Krzyżowa. To jest ta decyzja, która została wtedy podjęta – jeszcze raz powtarzam – z zapewnieniem środków finansowych, a myślę, że to grube miliardy złotych, że to dziesiątki miliardów złotych właśnie po to, żeby tę autostradę rozbudować. Drugi krok to przygotowanie ustawy, która zwolniła z opłat pojazdy lekkie na autostradach publicznych. Zrobiliśmy to na autostradzie A4 zarządzanej przez państwo na odcinku Gliwice – Wrocław, zrobiliśmy to również na zarządzanej przez państwo autostradzie A2 na odcinku Stryków – Konin. Trzeci krok to oczywiście fizyczne

przygotowanie całego procesu tak, aby kierowcy na tych odcinkach nie płacili. Czwarty krok to zwolnienie z opłat odcinka GTC, czyli autostrady A1. To również zostało przeprowadzone w III kwartale 2023 r. Piąty krok to przygotowanie i podpisanie programów inwestycyjnych na rozbudowę autostrady A4 w województwach małopolskim, śląskim, opolskim i dolnośląskim. To pięć kroków w ciągu jednego roku, bardzo precyzyjnych, wymagających też pewnego nakładu pracy i wysiłku organizacyjnego.

Pytamy, co zrobili państwo w ciągu dwóch i pół roku. My w rok zrobiliśmy pięć poszczególnych kroków, a państwo? Dwa i pół roku za wami, więc oczekujemy konkretnych informacji, oczekujemy odpowiedzi na pytania, które zostały zaprezentowane przez pana ministra Andrzeja Adamczyka i kolegę Mariusza Krystiana.

Jest jeszcze jeden wątek, jeżeli chodzi o poprawę komunikacji w województwie małopolskim i decyzję pierwszego rządu Prawa i Sprawiedliwości, czyli rządu pani premier Beaty Szydło. To decyzja o budowie północnej obwodnicy Krakowa, która w niesamowity sposób ułatwiła przemieszczanie się mieszkańcom Małopolski i tym, którzy realizują swój przewóz tranzytem. Tę inwestycję zaordynował, przygotował od strony organizacyjno-finansowej i później pilnował pan minister Andrzej Adamczyk. To oczywiście także poszczególne odcinki S7, które ułatwiły transport na osi północ-południe, czyli od Krakowa w kierunku Warszawy, ale też bardzo trudne, wymagające od strony technicznej odcinki na południu województwa małopolskiego m.in. z tunelem.

Mamy porównanie, jeżeli chodzi o kwestie prac przygotowawczych, które zostały wykonane przez nas, a które są teraz realizowane. Tym porównaniem jest całkowita blokada, jeżeli chodzi o przygotowanie do budowy odcinka S7 między Krakowem a Myślenicami. Pamiętam jedno z posiedzeń Komisji sprzed kilku miesięcy, wcześniejszą wypowiedź premiera Kosiniaka-Kamysza, że żaden z czterech wariantów proponowanych wtedy przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad nie jest aktualny. Na posiedzeniu Komisji obecny tutaj pan minister Bukowiec mówił, że te warianty są aktualne, że jeden z nich zostanie wyłoniony do decyzji środowiskowej, jednak po kilku tygodniach okazało się, że trzeba było rakiem wycofać się z tych planów. W tym przypadku stoicie w miejscu.

Chcemy wiedzieć, co się dzieje, jeżeli chodzi o przejęcie zarządu nad autostradą A4, ale także jakie konkretne decyzje zostały podjęte, jeżeli chodzi o rozbudowę. Minister powiedział o tym, że w tej chwili realizowana jest dokumentacja projektowa rozbudowy tego odcinka. Dopytuję: Co pan miał na myśli? Czy ta dokumentacja przewiduje wykonanie projektu technicznego z pozwoleniem na budowę, czy są to jednak prace przygotowawcze, związane chociażby z decyzją środowiskową, być może z badaniami geologicznymi? Prosimy też o taką informację, bo słowo „projekt” czymś innym jest w potocznym rozumieniu, a czymś innym jest w żargonie technicznym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Kamil Wnuk.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolę sobie nieco krócej od moich przedmówców... Zacznę od dat, bo pan poseł mówił o 40 latach. 40 lat temu nie bardzo interesowałem się motoryzacją, bo ledwo co przyszedłem na świat, ale od 24 lat jestem kierowcą. Tylko od dwóch i pół jestem parlamentarzystą, ale przez te lata, będąc kierowcą, bardzo często jeździłem tą autostradą, bo to jest komunikacja główna pomiędzy Katowicami a Krakowem, czyli największymi południowymi miastami. Niestety stan tej drogi nigdy nie był dobry.

Najciekawsza jest historia pana prof. Mariusza Frasa, profesora z Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego, który w 2007 r. nie zapłacił na bramkach na autostradę, ponieważ stwierdził, że ona nie spełnia definicji autostrady, jest remontowana na wielu odcinkach. Wiele, wiele lat trwało postępowanie w tej sprawie. Panu profesorowi został wytoczony proces, który na końcu wygrał pan profesor, niestety świętej pamięci, bo na początku tego roku pan profesor zmarł. Był 2007 r., kiedy pan profesor wylądował na wokandzie w sądzie.

Mamy 2026 r. Po drodze były różne rządy. Nie będę teraz nikogo oceniał ani krytykował, ale często tą trasą jeżdżę. Jeżeli jedzie się trasą Katowice – Kraków, to ta droga nadal zawsze jest remontowana, nadal nie spełnia tych kryteriów. To nie jest kwestia teraz, to nie jest kwestia roku temu, dwóch lat temu. Od 2007 r. nie pamiętam roku, żeby dało się przejechać tym odcinkiem autostrady z dozwoloną prędkością bezpiecznie. Niestety tego nie ma. Opłaty są coraz

wyższe i wraz ze zmianą właściciela powinien być całościowy harmonogram i plan, jak to zrobić, żeby ta autostrada naprawdę była autostradą. Jeżeli mamy brać jakiegokolwiek opłaty pobierane od kierowców, to za usługę, która jest wykonywana, czyli jeżeli jest droga jako autostrada, to dopiero wtedy, gdy jest realnie autostradą, powinny być pobierane te środki finansowe.

Wcześniejsze wywody były bardzo długie. Myślę, że kierowców interesuje przede wszystkim to, że jeżeli za coś płacimy, to ma to spełniać jakość, za którą płacimy. Jeżeli to nie spełnia tej jakości, to w momencie, gdy są remonty, to nie powinna być odpłatna usługa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos na tym etapie? Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony państwa posłów.

Bardzo proszę, pan prezes Furgalski. Panie prezesie...

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Szanowna Komisjo, właściwie wszystkie wątki padły. Rozumiem, że jest pytanie o to, jak Ministerstwo Infrastruktury i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad są przygotowane, ale to, co jest oczywiście ważne, o czym mówił minister Adamczyk, to zapisy prawnie wiążące akcjonariusza co do tego, w jakim stanie autostradę ma przekazać. Rozumiem, że idą tam jakieś remonty, ale mówimy nie tylko o tym, jaki ma być stan nawierzchni, bo to jest o wiele bardziej skomplikowana operacja.

Pan poseł Krystian pytał o zespół, jak rozumiem, zespół gdzieś w ministerstwie czy w generalnej dyrekcji. Chciałem zapytać, czy w tej chwili mamy do czynienia z monitorowaniem tego, co robi koncesjonariusz. Gdyby taki zespół był – uważam, że słusznie – to powinna być też druga strona. O to chodzi i mam nadzieję, że nie będzie niespodzianki w marcu przyszłego roku, kiedy okaże się, co nie zostało zrealizowane, co jest zrealizowane, będziemy szli do sądów i spędzimy tam parę lat. Gdyby ta rozmowa była na bieżąco i gdyby... nie chcę powiedzieć: przekazywane, chociaż pewne rzeczy na pewno można już zacząć przekazywać, to ten proces na pewno byłby płynny. Jest więc pytanie, czy w tej chwili jest to już wspólne działanie ze strony Skarbu Państwa i koncesjonariusza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję.

Szanowni państwo, zanim oddam głos panu ministrowi, też powiem kilka słów komentarza. Tak, rzeczywiście podjęliśmy decyzję, nasz rząd podjął decyzję o tym, że zakończymy ten wieloletni proceder, w którym koncesjonariusz – powiem bardzo dyplomatycznie – niezbyt przychylnie traktował kierowców, którzy poruszali się tą drogą, niezbyt przychylnie traktował zobowiązania wobec państwa, które zostały zapisane w umowie koncesyjnej, niezbyt przychylnie wywiązywał się ze swoich obowiązków. Muszę powiedzieć, że jeżeli ktoś czytał albo przynajmniej analizował raport NIK z 2006 roku... jest to historia prawdopodobnie jedna z wielu, która pokazuje, jak niektórzy de facto uwłaszczali się na majątku państwa i ignorowali umowy, ignorowali potrzeby państwa, ignorowali zapisy umów koncesyjnych. Przypomnę, że ten cyrk... To, co się działo, osobiście z pełną odpowiedzialnością nazywam cyrkiem, ponieważ też jeździłem po tej autostradzie bardzo wiele i wiem, jak byli traktowani kierowcy, w jaki sposób traktowano swoje obowiązki. Ten cyrk powinien zakończyć się 20 lat temu. W sierpniu 20 lat temu pokazał się raport NIK, który pokazał, jak bardzo państwo zostało poszkodowane. Oczywiście jest też kwestia ówczesnych ministrów transportu, ówczesnych ministrów infrastruktury, gospodarki morskiej, którzy odpowiadali i jeden po drugim, idąc na rękę prywatnej firmie, budowali jej pozycję monopolistyczną wobec kierowców.

Oczywiście to, co tutaj padło, sprawy, które kończyły się w sądzie, procesy, to wszystko pokazywało, że kierowcy są po prostu wykorzystywani w sposób absurdalny, przy czym koncesjonariusz nie wywiązuje się ze swoich obowiązków. Umowy nie znamy, nie wiem, dlaczego ta umowa do dzisiaj nie została skutecznie ujawniona. Pewnie są tego jakieś powody prawne, natomiast chcę powiedzieć, że jeżeli prawdą jest to, że ten trzeci pas został w wyniku jednego z aneksów usunięty z umowy koncesyjnej, to byłby to największy skandal. Mam nadzieję, że kiedyś opinia publiczna będzie mogła zapoznać się z całością dokumentacji dotyczącej tej koncesji i koncesjonariusz po wygaśnięciu koncesji nie będzie próbował blokować tego typu ujawniającej procedury, bo to by oznaczało, że to sumienie jest rzeczywiście potężnie obciążone w stosunku zarówno

do naszego państwa, jak i do kierowców, którzy, tak jak mówię, w mojej osobistej ocenie byli traktowani – mówiąc dyplomatycznie – w bardzo nieelegancki i niesprawiedliwy sposób.

20 lat temu, sierpień... Jeżeli ktoś nie czytał raportu NIK w sprawie tej koncesji, to do tego zachęcam. 20 lat temu ówczesny minister powinien po prostu zgodnie z tym, co raport NIK zasugerował, zakończyć tę współpracę. Niestety to otworzyło drogę do tego, żeby na plecach kierowców firma budowała swoje wielkie zyski, wypłacała dywidendy. Ta autostrada permanentnie nie pozwalała na osiągnięcie tych przejazdów, które każdy, myśląc o autostradzie, ma nadzieję spotkać. Oczywiście – zgodnie z zapowiedziami, które poczyniliśmy – ta autostrada od marca 2027 r. będzie dostępna dla kierowców. Pojawiły się różne próby zatrzymania tego. Chcę powiedzieć, że nie było, nie ma i nie będzie zgody na to, żeby ten układ dalej funkcjonował.

W jaki sposób Prawo i Sprawiedliwość traktowało kierowców? Do tego też muszę się odnieść. Przypomnę. 4 września 2023 r. ówczesny premier Mateusz Morawiecki ogłaszał w stosunku do A1, że kierowcy będą już mogli jeździć tą drogą darmowo, tylko nikomu nie powiedział, że na cztery miesiące, na wybory, do końca roku. To było poważne traktowanie kierowców przez poprzedni rząd. Oczywiście podjęliśmy decyzję, że ta droga jeszcze przez rok będzie bezpłatna. Muszę natomiast powiedzieć, że opowiadanie dzisiaj, że rząd Prawa i Sprawiedliwości zrobił w tej sprawie cokolwiek, to są bajki. 319 mln zł, tyle kosztował ten czteromiesięczny prezent Mateusza Morawieckiego, nawet na niecałe cztery miesiące, bo od 4 września. Chcę też jasno powiedzieć, że nie było żadnej woli, żeby to kontynuować.

Możemy tutaj opowiadać różne bajki, natomiast fakty są bezwzględne. Nasz rząd podjął decyzję, że autostrada A4 będzie bezpłatna na odcinku Katowice – Kraków, i skutecznie realizujemy ten projekt po to, żeby nie tylko przywrócić tę autostradę kierowcom, ale przede wszystkim wyciągnąć nasze państwo z tej złej umowy, którą – jak w 2006 r. powiedział raport NIK – powinniśmy wtedy zakończyć. Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę pana ministra o ustosunkowanie się do wszystkich kwestii, które zostały tu podniesione.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ponieważ padały pytania o szczegółową informację na temat przejęcia tego odcinka od koncesjonariusza, pozwolę sobie przedstawić bardzo szczegółową informację.

Szanowni państwo, 5 lutego 2025 r. podpisane zostało Zarządzenie nr 3 generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad w sprawie powołania Komitetu Sterującego i Zespołu do spraw przejęcia autostrady A4 na odcinku Katowice (węzeł Murckowska) – Kraków (węzeł Balice) o długości 60,9 km przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. W tym zespole bierze udział również przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury. Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad tym zarządzeniem powołał w generalnej dyrekcji Komitet Sterujący i zespół do spraw przejęcia tego odcinka.

Do zadań Komitetu Sterującego należy m.in. nadzór nad działaniami związanymi z przejęciem przez generalną dyrekcję koncesyjnego odcinka autostrady A4 oraz podejmowanie kluczowych decyzji w sprawie przejęcia, rozstrzygania kwestii dotyczących powyższego procesu przedstawionych przez zespół czy inicjowanie spotkań oraz reprezentowanie generalnej dyrekcji. Do zadań Zespołu do spraw przejęcia autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków należy m. in.: opracowanie zasad, procedury oraz harmonogramu przejęcia przez generalną dyrekcję autostrady A4 oraz nadzór i monitorowanie postępu prac nad przejęciem autostrady A4; opracowywanie sprawozdań z postępu działań, przekazywanie przewodniczącemu komitetu informacji o postępie prac zespołu; inicjowanie opracowania analiz, opinii, ekspertyz; rekomendowanie powołania grup roboczych.

W skład Komitetu Sterującego wchodzi kierownictwo generalnej dyrekcji, zaś w skład zespołu wchodzi przedstawiciele departamentów w generalnej dyrekcji, centrala oraz przedstawiciele oddziału generalnej dyrekcji w Krakowie i Katowicach. W ramach zarządzenia o powołaniu Komitetu Sterującego i Zespołu do spraw przejęcia autostrady A4 w oddziałach generalnej dyrekcji w Krakowie i Katowicach powołane zostały grupy robocze do prac w ramach oceny stanu technicznego autostrady.

W ramach organizacji procesu przejęcia koncesyjnego odcinka autostrady A4 przypisano poszczególnym komórkom organizacyjnym: centrali oraz oddziałom generalnej dyrekcji w Krakowie i w Katowicach, czynności, jakie mają zostać zrealizowane w ramach oceny

elementów autostrady według asortymentów. Opracowano też metodologię ustalenia trwałości, sprawności poszczególnych elementów autostrady A4 Katowice – Kraków przed jej przejściem po zakończeniu koncesji 15 marca 2027 r.

W ramach działań związanych z przejściem autostrady A4 w marcu 2027 r. pracownicy generalnej dyrekcji dokonają oceny stanu technicznego poszczególnych elementów autostrady. Czynności sprawdzające wykonywane są w obecności przedstawicieli spółki Stalexport Autostrada Małopolska i niezależnego inżyniera. Wizje przeprowadzone w terenie dokumentowane są protokołami i sprawozdaniami wskazującymi rzeczywisty stan infrastruktury wraz z opisem zauważonych nieprawidłowości. Przedmiotowe dokumenty przekazywane są do koncesjonariusza i niezależnego inżyniera. Podczas przeprowadzonych inspekcji GDDKiA wskazuje na ewentualne roboty remontowe, które powinny być wykonane przez koncesjonariusza jeszcze przed zwrotem autostrady generalnej dyrekcji, tak aby spełniała ona wymagania określone umową koncesyjną.

W ramach działań prowadzonych przez generalną dyrekcję ocenie podlega następujący asortyment: dokumentacja archiwalna, budynki, budowle i instalacje, instalacje elektroenergetyczne, odwodnienie, obiekty mostowe, gwarancje jakości, konstrukcje nawierzchni, oznakowanie pionowe, konstrukcje wsporcze dla oznakowania i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wygrozienia nieruchomości, separatory, osadniki i zbiorniki retencyjne, ekrany akustyczne, zieleń urządzona, plan działań ratowniczych, system zarządzania ruchem i systemy IT.

W proces przejścia autostrady A4 zaangażowany jest niezależny inżynier, który wspiera procesy związane z przekazaniem autostrady przez Stalexport stronie publicznej. Cyklicznie – co do zasady co dwa tygodnie – odbywają się spotkania koordynacyjne z udziałem przedstawicieli generalnej dyrekcji, Stalexportu, niezależnego inżyniera oraz doradcy technicznego Stalexportu. Podczas spotkań omawiane są bieżące zagadnienia związane z przeprowadzonymi przeglądami na autostradzie oraz sygnalizowane są kwestie, które wymagają dalszych działań. Z dniem wygaśnięcia koncesji autostrada A4 wraca w zarządzanie i utrzymanie właściwych terenowo oddziałów generalnej dyrekcji, tj. oddziału w Krakowie na obszarze województwa małopolskiego oraz oddziału w Katowicach na obszarze województwa śląskiego. GDDKiA przejmuje odcinek w dniu 16 marca 2027 r. o godz. 00.00.

Generalna dyrekcja podjęła działania mające na celu zapewnienie ciągłości funkcjonowania autostrady A4 Katowice – Kraków, utrzymanie odpowiednich standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawne przejście obowiązków zarządcy drogi przez administrację publiczną po zakończeniu jednego z najdłuższych funkcjonujących projektów koncesyjnych w polskiej infrastrukturze drogowej. W tym celu oddziały w Krakowie oraz Katowicach przeprowadziły postępowanie przetargowe mające na celu wyłonienie wykonawców, którzy całorocznie kompleksowo świadczyć będą usługi oraz roboty budowlane niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania autostrady A4 odpowiednio do obszarów swojego działania.

W oddziale w Krakowie w dniu 12 marca 2026 r. podpisana została umowa na całoroczne utrzymanie drogi. W oddziale w Katowicach trwa proces wyłonienia wykonawcy. W związku z przejściem autostrady i wygaśnięciem dotychczasowych umów dzierżawy MOP generalna dyrekcja w marcu 2026 r. ogłosiła postępowania przetargowe, których celem jest wyłonienie i wybór podmiotu lub podmiotów, które wydzierżawiają nieruchomości MOP zlokalizowane w ciągu autostrady A4: MOP Kępnica, MOP Zastawie, MOP Morawica oraz MOP Aleksandrowice, w celu prowadzenia działalności z zakresu usług podróжных w ramach... z jednoczesnym zapewnieniem jednak ciągłości świadczonych usług handlowo-usługowych i utrzymaniem obecnej infrastruktury w sposób gwarantujący możliwie niezakłóconą i płynną obsługę podróжных.

Termin na składanie ofert upływa 20 lipca 2026 r. Przekazanie terenu przedmiotowych MOP-ów planowane jest na 16 marca 2027 r., po czym zakłada się płynne rozpoczęcie procesu przejmowania obiektów i sukcesywnego uruchamiania poszczególnych funkcji MOP przez dzierżawców. Przewiduje się, że umowa dzierżawy zostanie zawarta na okres 20 lat, przy czym czas ten będzie liczony od dnia protokolarnego przekazania terenu nowemu dzierżawcy.

Jeśli chodzi o węzeł Balin, zgodnie z zapisami umowy koncesyjnej z 19 września 1997 r. na budowę przez przystosowanie autostrady A4 na odcinku Katowice – węzeł Murckowska – Kraków – węzeł Balice o długości takiej, o jakiej wspominałem wcześniej, do wymogów płatnej autostrady oraz eksploatacji autostrady na tym odcinku, zawartej ze spółką Stalexport Autostrada Małopolska, koncesjonariusz zobowiązany jest do zamknięcia węzła Chrzanów

II – mówimy tutaj o węźle Balin – jeszcze w okresie trwania koncesji. Strona publiczna poinformowała Stalexport, iż węzeł powinien zostać otwarty na obecnych zasadach. Kwestia ta wymaga zawarcia stosownego aneksu do umowy koncesyjnej. Trwają prace nad treścią tego aneksu.

Jeżeli chodzi o węzeł Jeleń, od początku trwania umowy koncesyjnej wyłączone z ruchu były dwie łącznice na węźle Jeleń, co skutkowało brakiem możliwości zjazdu na przedmiotowym węźle bezpośrednio z autostrady A4 na drogę wojewódzką nr 903, poruszając się w kierunku na Katowice, i wjazdu przez węzeł Jeleń z drogi wojewódzkiej nr 903 na autostradę A4, poruszając się w kierunku na Kraków. Generalna dyrekcja planuje udostępnić wyżej wymieniony węzeł w pełnym zakresie użytkowników dróg z dniem przejścia przez generalną dyrekcję w zarządzanie odcinka autostrady A4 Katowice – Kraków.

Jeżeli chodzi o rozbiórkę punktów poboru opłat, po zakończeniu koncesji na punkcie poboru opłat Mysłowice i Balice do ruchu udostępnione zostaną po cztery pasy przejazdowe w każdym kierunku, na których zdemonstrowane zostaną szlabany. Pozostałe pasy ruchu zostaną wyłączone z użytkowania. W miejscu obecnego punktu poboru opłat już teraz funkcjonuje kaskadowe ograniczenie prędkości ze 140 km/h do 110 km/h, dalej do 80 km/h i docelowo w miejscu poboru opłat do 50 km/h. Po demontażu szlabanów będzie zapewniony swobodny przejazd przez nieczynne bramki na czterech pasach ruchu przy zachowaniu obecnie obowiązującej organizacji ruchu. Takie rozwiązanie zapewni bezpieczny i swobodny przejazd pojazdów.

Docelowo po przejęciu autostrady A4 nieczynne bramki i ograniczenia prędkości zostaną zlikwidowane, a dopuszczalna prędkość pojazdów osobowych w tym miejscu będzie wynosiła nominalnie 140 km/h. Roboty związane z likwidacją infrastruktury punktu poboru opłat będą stanowiły element rozbudowy autostrady A4. Całkowity demontaż infrastruktury do poboru opłat na punkcie poboru opłat przewidziany jest w ramach prowadzonego postępowania przetargowego na rozbudowę autostrady A4 na odcinku węzeł Brzęczkowice – węzeł Byczyna.

Jeżeli mówimy o opłatach, to od 16 marca 2027 r. autostrada A4 na odcinku Katowice – Kraków będzie zarządzana przez generalną dyrekcję. Również od 16 marca 2027 r. przedmiotowy odcinek autostrady ma zostać objęty opłatą elektroniczną, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych, która jest pobierana przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej za pośrednictwem systemu poboru opłat elektronicznych, czyli mówimy o Krajowej Administracji Skarbowej i mówimy o opłacie e-TOLL.

Po rozszerzeniu sieci dróg objętych tym właśnie systemem poboru opłat KAS o odcinek autostrady A4 Katowice – Kraków opłata elektroniczna za przejazd tym odcinkiem autostrady będzie pobierana od pojazdów o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony z wykorzystaniem infrastruktury KAS. Opłata za przejazd pojazdów lekkich o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony po przedmiotowym odcinku autostrady przestanie być pobierana z końcem dnia 15 marca 2027 r.

Szanowni państwo, 9 marca 2026 r. wszczęto postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pod nazwą „Rozbudowa autostrady A4 na odcinku węzeł Brzęczkowice – węzeł Byczyna”, a 16 marca 2026 r. wszczęto postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej właśnie dla zadania „Rozbudowa autostrady A4 na odcinku węzeł Dulowa (bez węzła) – węzeł Balice I”. Obydwa zamówienia obejmują opracowanie dokumentacji na studium projektu budowlanego wraz z uzyskaniem potrzebnych decyzji administracyjnych, czyli decyzji środowiskowej, pozwolenia na budowę ZRID.

W zakresie poszerzenia autostrady o trzeci pas ruchu oraz rozbudowy, przebudowy węzłów i MOP-ów otwarcie ofert nastąpiło 17 czerwca tego roku. Planowane podpisanie umów to III kwartał bieżącego roku. Na opracowanie projektu budowlanego przewidziano 23 miesiące od podpisania umowy, w tym na uzyskanie decyzji środowiskowej. Po uzyskaniu decyzji ZRID, pozwolenia na budowę oraz po wykonaniu projektów wykonawczych do 27, 32 miesięcy od podpisania umowy – w zależności od tego, o której części mówimy – generalna dyrekcja będzie gotowa do wszczęcia postępowań o udzielenie zamówień na realizację. Rozbudowa autostrady A4, odcinek węzeł Byczyna – węzeł Dulowa ujęta jest w ramach budowy obwodnicy Chrzanowa i Trzebini w ciągu DK79. Zadanie to jest na etapie opracowywania STEŚ. Planowana data złożenia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej to III kwartał bieżącego roku.

Odpowiadając jeszcze na pytania szczegółowe, chciałbym wskazać, że jeżeli mówimy o tym, o czym powiedział pan przewodniczący, czyli o bezpłatnych przejazdach autostradą A1, to rzeczywiście zdarzyło się tak, że 4 września 2023 r. decyzja ta została podjęta. Myślę, że było to związane również z trwającą kampanią wyborczą i z wyborami, które wtedy miały miejsce.

Proszę państwa, nie jest tak, że ktoś kogoś zwalnia i wszystko jest za darmo. Rzeczywiście ponad 300 mln zł brutto... Budżet państwa nie otrzymał takich wpłat z tytułu przejazdu przez ten odcinek autostrady A1 i trzeba powiedzieć wprost, że na to złożyliśmy się wszyscy. Również ci, którzy tą autostradą w życiu nie jechali, zapłacili za tych, którzy zostali w ten sposób zwolnieni przez poprzedni rząd.

Jeżeli mówimy o tych opłatach, to, jak wspomniałem, zarówno odcinek drogi nr 94 – było pytanie od pana posła Krystiana również o drogę nr 94 – jak i autostrady A4 będzie objęty poborem opłat w systemie e-TOLL dla pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony, więc nie przewidujemy, że nagle ten ruch będzie przenosił się z jednej drogi na drugą.

O harmonogramie powiedziałem. Pan poseł przewodniczący Adamczyk pytał o nowe zadanie w „Rządowym programie budowy dróg krajowych”. Chciałbym wskazać, że w tej chwili procedowana jest przez nas budowa Drogi Czerwonej, która w tej chwili ma już zapewnione finansowanie przez rząd. Jest to element bardzo ważny ze względu na znaczenie tej drogi w systemie *dual-use*, czyli znaczenie drogi zarówno obronnej, jak i cywilnej.

Pan poseł Weber wskazywał, że poprzedni rząd zwolnił z opłat za przejazd autostradą A1, więc chciałem zapytać, co zdarzyło się od 2015 r. do 2023 r. Czyżby również wtedy kierowcy na A1 nie płacili? Nie, proszę państwa. To zwolnienie było tylko na koniec kadencji. Chciałbym również wskazać, że na autostradzie A1, tak jak to było w poprzednich latach, kontynuujemy tę zasadę, że w okresie weekendowym, kiedy temperatury są wysokie i kiedy tworzą się korki, jeżeli zatory przy bramkach, przy szlabanach przekraczają czas 25 minut, wtedy również otwierane są szlabany i kierowcy nie płacą, tak żeby te korki rozładować.

Pan poseł Weber mówił też, że nic nie udało się zrobić w ciągu dwóch i pół roku. Chciałbym przypomnieć, że w tamtym roku oddaliśmy do użytku ok. 400 km dróg krajowych, głównie autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic miast. W tym roku planujemy 300 km. Po latach niemożności rozpoczęliśmy budowę choćby takich strategicznie ważnych odcinków jak Beskidzka Droga Integracyjna, tzw. Zośka, zachodnie obejście Szczecina. Po latach zastoju ruszyliśmy z dokończeniem małego ringu Warszawy. Kontynuujemy budowę autostradowej obwodnicy Warszawy i innych odcinków, poszerzanie choćby autostrady A2 o kolejne pasy i tego typu inwestycje, które mają dla państwa strategiczne znaczenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze, za ten szerszy obraz.

Bardzo proszę, przedstawiciel wnioskodawców, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, bardzo dziękuję. Dziękuję w imieniu wnioskodawców za tę dyskusję, debatę. Jest bardzo interesująca, ciekawa, dalej podtrzymujemy tezę, że jest niezmiernie potrzebna. Warto ją przeprowadzić. Myślę, że to nie ostatnia dyskusja i debata na ten temat.

Kiedy mówimy o zobowiązaniach dotychczasowego koncesjonariusza, one mają niebagatelne znaczenie. W ogóle nie usłyszałem odpowiedzi i nawiązania do – jeszcze powtórzę po raz trzeci – decyzji ULI z 1996 r. Nie jest tak, że jak inwestycja jest objęta pozwoleniem na budowę, to można sobie z tego pozwolenia wybrać elementy, które zostaną zrealizowane i których nie zrealizować. W komplecie wszystkie zapisane w tej decyzji przedsięwzięcia muszą być zrealizowane. To jest decyzja administracyjna, a niezrealizowanie tej decyzji administracyjnej niesie ze sobą konkretne konsekwencje. Wszyscy o tym wiedzą. Dlatego też po raz kolejny podnoszę i wnoszę o to, aby na piśmie przekazać członkom Komisji Infrastruktury informację o tym, jaki jest stan realizacji przedsięwzięć zawartych w decyzji o pozwoleniu na budowę, która na tamten czas miała nazwę „ustalenie lokalizacji inwestycji”, czyli popularnej w latach 90. ULI. To jest jeden z tych zasadniczych elementów.

Ważne jest też to, jakie obowiązki zostaną nałożone na dotychczasowego koncesjonariusza i na ile będzie zobowiązany do tego, aby zrealizować obowiązki wynikające z zobowiązań, z opisanego stanu technicznego autostrady i pełnej infrastruktury na tej autostradzie. Jeszcze raz powtarzam, nie mówimy o odcinku, o jednym węźle autostradowym. Mówimy o kilkudziesięciu kilometrach autostrady. To ma niebagatelne znaczenie.

Ważna jest odpowiedź dotycząca gwarancji. Czy zabezpieczyliście państwo gwarancję ze strony dotychczasowego koncesjonariusza? Na ten temat nie usłyszeliśmy niestety ani słowa.

Bardzo proszę i wnoszę o przedstawienie składu wraz z funkcjami w komisji, która została powołana w związku z przejęciem autostrady A4. Mówiliście państwo, że komisja została powołana, ale wnosiliśmy o przedstawienie składu tej komisji.

Również umowy wykonawcze, usługowe, dzierżawcze, również stany techniczne budynków... To wspomniane zostało w informacji przedstawionej przez przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury, przez pana ministra, ale nie było żadnych szczegółów. Po stronie zachodniej mamy tam do czynienia z całym zasobem budynków, budowli, obiektów związanych chociażby z utrzymaniem autostrady A4 na odcinku Mysłowice – Kraków.

Panie przewodniczący, do pana kieruję pytanie na kanwie tego, co był pan łaskaw powiedzieć. Czy może pan powołać się na jakiś dokument rządowy, który potwierdza odejście od pobierania opłat na autostradzie A4? Bardzo proszę. Gdyby pan przewodniczący gdzieś ten dokument odnalazł, to będę zobowiązany. Jeszcze raz odsyłam do uzasadnienia do „Rządowego programu budowy dróg krajowych” przyjętego 13 grudnia 2022 r. oraz uzasadnienia do projektu ustawy, który to projekt stał się później obowiązującą nowelą do ustawy o autostradach, tj. do druku nr 3245. Już nie będę go czytał, a mam tutaj fragment, nawet przekopowałem go sobie do notatek na dzisiejsze spotkanie.

Szanowni państwo, ze strony wnioskodawców życzę, aby przejęcie autostrady udało się w pełni i bezproblemowo dla wszystkich użytkowników tej drogi, którzy na powrót wrócą w pełne zarządzanie przez instytucje państwowe i wyjdą spod opieki prywatnego podmiotu na tym odcinku autostrady. Za informacje, które zostały dzisiaj przedstawione, dziękujemy. Prosimy o pisemne odpowiedzi na pytania, które zostały tutaj zadane. Jeżeli jest taka potrzeba, to oczywiście możemy wyłuskać to z protokołu, ale mam nadzieję, że z tym już sobie państwo poradzicie.

Panie ministrze, bardzo cieszę się z Drogi Czerwonej. Cieszę się, że „Rządowy program budowy dróg krajowych” będzie obszerniejszy aniżeli dotychczas, ale chciałem skromnie przypomnieć, że w 2015 r. objęliśmy program budowy dróg krajowych na kwotę 107 mld zł. Oddaliśmy państwu program na 300 mld zł. Nie oczekuję, abyście państwo zwiększyli go o kolejne 200 mld zł, ale gdyby udało się zwiększyć o kolejne konkretne kwoty i konkretne kolejne odcinki czy przebiegi dróg krajowych, dróg szybkiego ruchu, to bylibyśmy zobowiązani.

Co zaś tyczy się oddanych do użytkowania dróg, głęboko wierzyłem, że wszystkie przekazane państwu umowy, wszystkie przekazane państwu porozumienia, rozstrzygnięte przetargi zostaną zakończone w odpowiednim czasie, w odpowiednim terminie. Wiem, że na różnych budowach występują kłopoty, ale to jest nieodczowna część polskiego pejzażu inwestycyjnego. Jeszcze raz powtarzam, bardzo się cieszę i mam nadzieję, że na koniec dnia, czyli w październiku przyszłego roku, będziecie państwo mogli powiedzieć, że pozostawiacie kolejnemu rządowi – zaznaczam: kolejnemu rządowi – 1 tys. km dróg związanych umowami na różnych etapach ich przygotowania i realizacji, tak jak otrzymaliście to państwo od rządu Prawa i Sprawiedliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zanim oddam głos, to ja już... To choćby tylko Beskidzka Droga Integracyjna, panie przewodniczący, z którą ruszyliśmy do przodu, a którą państwo wstrzymywali. Chcę też zapewnić, bo pan mówił o 300 mld zł. Powiem tak. Nasz rząd ogłosił program inwestycyjny nie tylko w drogach. 1,5 bln zł? Nigdy nie było takich środków na inwestycje. Myślę, że to jest coś, co pokazuje skalę naszego zaangażowania. Udział w tym ma też Komisja Infrastruktury, bo przypomnę, że to w wyniku i po wystąpieniu Komisji Infrastruktury po naszej wizytacji w Gdańsku, gdzie rozmawialiśmy m.in. o Drodze Czerwonej, po naszym wystąpieniu do pana premiera została podjęta decyzja o sprawnym funkcjonowaniu i przeznaczeniu środków finansowych na Drogę Czerwoną. To jest taka działalność Komisji Infrastruktury, która wprost przekłada się na realne decyzje naszego rządu, za co oczywiście dziękuję panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi, który jest osobiście bardzo zaangażowany, i całemu zespołowi z ministerstwa, który współpracuje, z panią dyrektorką Kościeszka na czele.

Bardzo proszę. Pan minister?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, ja tylko słówko i oddam głos panu dyrektorowi Danielowi Kosińskiemu, który przedstawi jeszcze odpowiedź na pytania, które zadawał pan przewodniczący Adamczyk.

Chciałbym tylko uporządkować. Tak jak rząd Prawa i Sprawiedliwości w 2015 r. przejmował proces budowy autostrad, który się toczył, budowy dróg ekspresowych, dróg krajowych, tak to się dzieje. Również wtedy pan minister Adamczyk mógł szczycić się tym, że kończył inwestycje, które rozpoczęli poprzednicy, więc nic dziwnego, że proces inwestycyjny trwa – wiadomo – i przygotowanie danej budowy drogi jest złożone, ale chciałbym podkreślić, że podjęliśmy twarde, trudne, ale ważne decyzje o rozpoczęciu zadań, które nie wiadomo, dlaczego czekały w zamrażarce, na półce, nie wiadomo, dlaczego tak długo. To to, o czym powiedziałem: i Beskidzka Droga Integracyjna, i zachodnie obejście Szczecina, każda z inwestycji o wartości ok. 7–8 mld zł, i zamknięcie ringów dzielnicy Wesoła, bo to doskwiera wszystkim nam, którzy dojeżdżamy do Warszawy, i mieszkańcom Warszawy. To też niepotrzebny spór z mieszkańcami, który trwał latami, i proces, który się w tej chwili realizuje. Tych zadań jest cała masa. Będziemy je kontynuować, oczywiście biorąc pod uwagę znaczenie poszczególnych odcinków.

Teraz, jeśli pan przewodniczący pozwoli, pan dyrektor Kosiński.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Daniel Kosiński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję, panie ministrze. Tylko króciutko chciałem poinformować państwa o tym, o czym wspomniał pan minister. Na początku chciałem w ogóle podziękować za to, że pan minister podkreślił to, jak ważny i jak trudny jest to proces. To jest proces bardzo złożony, proces, który nigdy w Polsce nie był przeprowadzony, akurat jeśli chodzi o infrastrukturę drogową. W ten proces po stronie generalnej dyrekcji jest zaangażowanych ponad 100 osób. To jest proces, który wymaga od nas wielkiego wysiłku i wielkiego zaangażowania. To jest też moment, w którym chciałbym podziękować całemu zespołowi za to pełne zaangażowanie.

Wróć do kwestii, które poruszył pan minister. Mamy gwarancję przekazania. Mamy nadzieję, że nigdy nie dojdzie do jej uruchomienia, bo chcemy oczywiście doprowadzić do przejęcia autostrady bez większych konfliktów, bez większych sporów. Z uwagi na trud, który nas czeka, może być różnie, ale gwarancja przekazania jest. Mamy dodatkowe gwarancje na remonty, które w tym momencie są przeprowadzane przez Stalexport na autostradzie. To jest dodatkowa gwarancja.

Jeśli chodzi o decyzję ULI, wszystkie warunki, bo poza... Zgadza się z panem ministrem, poza kwestiami związanymi z technicznym przejęciem autostrady są inne warunki, które wynikają z umowy koncesyjnej, innych decyzji wydawanych w trakcie czy przed funkcjonowaniem tej umowy koncesyjnej. Jeśli chodzi o decyzję ULI, mamy dwa MOP-y, które są w tej chwili rozbudowywane, które wynikają z tej decyzji, tj. MOP Rudno i MOP Grojec, które powstają właśnie w tym momencie. Mają powstać najprawdopodobniej do grudnia, do zakończenia sezonu budowlanego, czyli do 10 grudnia tego roku.

Jeśli chodzi o odbiory, sprawozdania, protokoły, wszystkie asortymenty, które pan minister wskazał, cała lista asortymentów – jest ich ok. 20 – wszystkie protokoły, wszystkie sprawozdania poza jednym zostały przekazane do Stalexportu. Fizycznie wygląda to tak, że nasi ludzie, nasi pracownicy z niezależnym ekspertem, z przedstawicielem Stalexportu... Razem wchodzimy razem na dany odcinek, wspólnie odbieramy, sporządzany jest protokół, sporządzane jest sprawozdanie wskazujące, co należy poprawić, aby móc tę autostradę odebrać.

Jeśli chodzi o to, co pan minister wskazał, jeśli chodzi o budynki i inną infrastrukturę, badamy również stan techniczny tych budynków czy obiektów. Wszystko to jest weryfikowane, wszystko jest opisane w protokołach, wszystko jest opisane w sprawozdaniach. Jesteśmy w stałym kontakcie ze Stalexportem. Zespół pracuje, Komitet Sterujący pracuje. Tak jak powiedziałem, zaangażowanych jest ponad 100 osób, więc proces jest złożony, skomplikowany. Wydaje się, że jesteśmy na dobrej drodze do tego, aby osiągnąć to, co zakładamy, czyli cel, czyli 16 marca 2027 r. przejąć autostradę.

Co do umów, pan minister powiedział. Jesteśmy zabezpieczeni w zakresie umów utrzymaniowych, jesteśmy zabezpieczeni w zakresie umów dzierżawy, jesteśmy zabezpieczeni w zakresie umów na energetykę czy na wodociągi. Wszystko to jest utrzymane.

Wspomniał pan też o kwestiach związanych z przeniesieniem praw autorskich. Tak naprawdę diagnozujemy jeden taki element, który jest niezbędny, w kwestiach związanych z zarządzaniem systemów pogodowych. To jest kluczowe. Dla nas jest to bardzo istotne.

Co do kwestii związanych z systemem zarządzania ruchem, docelowo wprowadzamy nasz system zarządzania ruchem, który jest wprowadzony, czyli KSZR. Będziemy starali się tutaj to wprowadzić. Pan minister szczegółowo przekazał tę informację.

To, co udało nam się z państwa pytań wyłuskać i przedstawić, na szybko przedstawiliśmy. Oczywiście całą pozostałą resztę przedstawimy pisemnie. Oczywiście jesteśmy do dyspozycji i gotowi do kolejnych spotkań Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję panu dyrektorowi.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, już poza protokołem: Czy możemy na kolejny raz umówić się na dyskusję na temat wiaduktów?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To mam prośbę do pana przewodniczącego. Jest podkomisja stała do spraw transportu drogowego. Myślę, że to jest dobre forum do tego, żeby dyskutować o takich rozwiązaniach, natomiast zazwyczaj w przypadku nowych dróg jest uroczystość jakiegoś otwarcia. Zastanawiam się, panie ministrze, czy tutaj nie powinno się zaprosić kierowców, zwłaszcza tych, którzy jeżdżą tam codziennie, do wylamania bramek. Jak sądzę, w marcu 2020 r. to byłoby takie symboliczne uwolnienie zwłaszcza dla tych, którzy od kilkudziesięciu lat często poruszają się tą drogą do pracy, w sprawach rodzinnych, bo swoje przeżyli.

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

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