

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 264)

z dnia 30 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 264)

30 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 utrudnień spowodowanych remontem autostrady A1 między Gdańskiem a Toruniem, a także wielokilometrowych kolejek samochodów osobowych i ciężarowych powodujących paraliż komunikacyjny.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Wojciech Mąkinia** wiceprezes zarządu Gdańsk Transport Company SA.

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

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, z panem ministrem Stanisławem Bukowcem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury, oraz współpracowniczkami i współpracownikami z ministerstwa. Bardzo serdecznie witam panią dyrektor, pana naczelnika. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w szczególności dyrektora generalnego, pana Daniela Kosińskiego, wraz ze współpracownikami: zastępcą generalnego dyrektora, panem Piotrem Kurkowskim, panią Agnieszką Szewczyk-Tomasiak, panem Sebastianem Borowiakiem, panem Karolem Markowskim. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli GTC SA, w szczególności pana Grzegorza Kulecę, członka zarządu i Wojciecha Mąkinie, wiceprezesa. Witam naszych partnerów społecznych. Jest z nami pan prezes Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie przepisu art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 3 lipca 2026 r.

Przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat utrudnień spowodowanych remontem autostrady A1 między Gdańskiem a Toruniem, a także wielokilometrowych kolejek samochodów osobowych i ciężarowych powodujących paraliż komunikacyjny.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka o prezentację wniosku. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, zaproszeni goście. Mam zaszczyt w imieniu wnioskodawców, posłów, członków Komisji Infrastruktury przedstawić wprowadzenie do debaty i uzasadnienie wniosku dzisiejszego posiedzenia w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu. Rzeczą dotyczy przedstawienia przez ministra infrastruktury informacji na temat utrudnień spowodowanych remontem autostrady A1 między Gdańskiem a Toruniem, a także wielokilometrowych kolejek samochodów osobowych i ciężarowych powodujących paraliż komunikacyjny.

Jak pamiętamy, zawsze, od dekad, od kilkudziesięciu lat problemem było to, że przejazd autostradą, który był z różnych powodów utrudniony, budził emocje, wątpliwości użytkowników naszych dróg, w tym przypadku dróg szybkiego ruchu, autostrad. Przypomnę sytuację na autostradzie A4. Pamiętamy głośny proces sądowy kierującego motocyklem, który nie uiszczył opłaty za przejazd autostradą A4 z powodu tego, że była w permanentnym remoncie, a dłuższy był czas przejazdu tą autostradą z Katowic do Krakowa aniżeli drogami alternatywnymi. Pan mecenas,

zresztą prawnik, który był oskarżony o nieuiszczenie opłaty, już niestety nie żyje, ale pamięć o tych wydarzeniach jest stale obecna, szczególnie w środowisku osób zajmujących się sprawami organizacji transportu, transportu samochodowego. Dzisiaj pragniemy mówić o autostradzie A1, o odcinku płatnym, odcinku AmberOne między Toruniem a Trójmiastem z uwagi na to, że dochodzi tam do ponadprzeciętnych spiętrzeń ruchu samochodowego, ponadprzeciętnych utrudnień.

Jeżeli pan przewodniczący oraz panie i panowie pozwolą, poproszę pana posła Marka Matuszewskiego, który ten temat przygotowywał już od bardzo dawna, aby uzupełnił moją wypowiedź tytułem wprowadzenia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, odcinek autostrady Toruń – Gdańsk, a dokładnie wymiana, z tego, co widzę, jak tam jeżdżę, dywaniku asfaltowego w krajach, na które się powołujecie, np. w Niemczech, trwa – obserwowałem taki remont przejeżdżając – wymiana nakładki asfaltowej na tak ważnej trasie do naszych portów trwa dzień i noc, 24 godziny na dobę.

Szanowni państwo, jak informują mnie wyborcy – sam także często jadę i widzę, co tam się dzieje – niestety tak nie jest.

Szanowna Komisjo, składałem interpelację w tym temacie i pan minister poinformował mnie, że ten remont będzie trwał pięć lat. 150 km, wymiana nakładki asfaltowej... Szanowni państwo, to jest długi okres, bardzo długi. Przypominam, że ciężarowe samochody jadą tam do naszych portów, stamtąd wracają i stoją lub bardzo wolno jadą, to zależy od pory dnia, nie mówiąc już o okresie wakacyjnym. Wysoka Komisjo, jest lato, Polacy i nie tylko jadą tą autostradą na wybrzeże i stoją – panie przewodniczący, panie ministrze, niech pan tutaj spojrzy – w takich kolejkach. To z wczoraj. Proszę uprzejmie, żeby wszyscy widzieli. Stoją tiry, osobowe, jadą nad morze. Wysoka Komisjo, panie ministrze, ludzie mi mówią, że muszą jeszcze za to płacić 29,9 zł w jedną stronę i to samo, 29,9 zł, jak wracają. W związku z tym, panie ministrze, jest to sytuacja, którą trzeba naprawić.

Mam pytania. Dlaczego te, zaplanowane aż na pięć lat, prace na tak strategicznej autostradzie – jeszcze raz podkreślam do naszych portów – trwają tak długo? Mogę tak nutą wyobraźni powiedzieć, że w ten sposób bardzo cieszą się z tego porty w Hamburgu, w Rostoku. Rozumiem, że państwa posłów to nie interesuje, ale to ważna sprawa. Jak spedytorzy zobaczą, że tu stoi się w takich korkach, to z naszych portów w Gdyni, w Gdańsku mogą przenieść się do Hamburga i do Rostoku, bo to jest sytuacja taka, że spedytor patrzy. Jeżeli jedzie tak długo, a towar musi być dostarczony, to nie będzie czekał pięciu lat na takiej trasie, jeżdżąc tak wolno.

W związku z tym, panie ministrze, kochani posłowie, reprezentanci naszego kraju, trzeba natychmiast podjąć jakieś działania, aby skrócić tę wymianę nakładki asfaltowej, bo co innego, jakby tam była budowa autostrady. W pięć lat 150 km? Bez problemu można wybudować autostradę, a tutaj, na tak ważnym odcinku między Toruniem a Gdańskiem, wymiana dywaniku to pięć lat. Widzę, jak jedna maszyna jedzie, zrywa asfalt, a później druga nakłada, nie wiem, 8 cm, 10 cm, to już sprawa techniczna. Jako posłowie musimy interweniować w takich sytuacjach, bo to jest paraliż kraju. Jak powiedziałem: i porty, i wakacje... Kochani, ludzie się denerwują i jeszcze muszą za to płacić.

Panie ministrze, mam do pana pytanie. Ile to jeszcze będzie trwać? Dlaczego ta firma dostała możliwość realizowania wymiany nakładki asfaltowej na tak długi czas? Mogę się nie orientować, ale 95% prac to jest tylko wymiana nakładki asfaltowej. Czy rozważa pan przyspieszenie tego remontu? W interpelacji dostałem informację, że w 2028 r. będzie koniec. Boję się o autostradę Łódź – Warszawa, gdzie mamy trzeci pas i według mojej informacji zaplanowany czas jest o wiele krótszy. Tu będzie budowany trzeci pas, a tu jest tylko wymiana nakładki asfaltowej.

W związku z tym, panie ministrze, w imieniu klubu Prawa i Sprawiedliwości – myślę, że w imieniu wszystkich państwa – składam wniosek, aby na okres remontu zwolnić z opłat użytkowników w trybie natychmiastowym, bo mamy wakacje i nie może być tak, że ludzie stoją. Najważniejsze są jednak nasze porty, które nie mogą być w ten sposób paraliżowane. Nie mają

państwo analiz, ile tirów, ile spedytorów już odeszło do Hamburga, do Rostoku, do innych portów. Nie możemy na to pozwolić. Wierzę w mądrość pana ministra, że w sposób szybki zajmie się tym tematem, bo nie ma na co czekać.

Jeszcze raz, panie ministrze: Kiedy będzie koniec? Dlaczego jest to robione w tak krótkim dziennym okresie? Nie interesuje mnie powiedzenie, że to opłaca się finansowo. Finansowo na pewno opłaca się wykonawcy, bo remontować 24 godziny na dobę i remontować, przykładowo, od godz. 7.00 do godz. 18.00 mniej więcej, z pominięciem sobót i niedziel... to jest ekonomicznie lepsze, ale w ogóle nie bierze się pod uwagę tego, ile budżet państwa traci z powodu tego, że wielu spedytorów odejdzie, już nie mówiąc o traceniu czasu przez użytkowników tej drogi w samochodach osobowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Poseł Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Na tym etapie dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o informację.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, na wstępie chciałbym chronologicznie przedstawić sytuację związaną z autostradą A1, z odcinkiem koncesyjnym.

Odcinek koncesyjny pomiędzy Gdańskiem a Toruniem jest objęty umową o budowę i eksploatację autostrady A1 z 30 września 2008 r. zawartą z Gdańsk Transport Company SA. Wszelkie działania ministra infrastruktury dotyczące tego odcinka muszą więc być zgodne z zapisami tej umowy. Minister nie dysponuje w tym zakresie swobodą decyzyjną wykraczającą poza jej ramy. Umowa koncesyjna nakłada na koncesjonariusza obowiązek prowadzenia prac remontowych związanych z rehabilitacją, utrzymaniem nawierzchni, czyli bieżącym utrzymaniem i naprawą wszystkich elementów, które wskutek eksploatacji ulegają pogorszeniu.

Chcę podkreślić, że trwające obecnie prace remontowe są największe od momentu uruchomienia odcinka koncesyjnego i mają na celu utrzymanie odpowiedniego poziomu jakości nawierzchni. Później poproszę pana dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o przedstawienie szczegółowego zakresu prac, które w tej chwili są prowadzone, bo to nie jest tak, jak pan poseł mówi, tylko nakładka.

Niestety, ze względów zrozumiałych, z uwagi na fakt, że prace te są zależne od warunków pogodowych, ich terminy przypadają najczęściej na okres od kwietnia do października. Dla odcinka A1 Gdańsk – Toruń jest to bardzo duży problem. Tutaj jest racja, że w tym czasie następuje istotny wzrost ruchu pojazdów związany z okresem wakacyjnym. Należy mieć też na uwadze to, że prace budowlane mające wpływ na przepustowość odcinka były już prowadzone w latach 2021–2022, kiedy rozbudowywane były place poboru opłat w Nowej Wsi i w Rusocinie oraz stacja poboru opłat w Swarzędzie.

Ministerstwo Infrastruktury ma pełną świadomość, że prowadzone obecnie prace rehabilitacyjne na płatnym odcinku A1 Gdańsk – Toruń stanowią realne utrudnienie dla kierowców. Chcę zapewnić, że w odpowiedzi na tę sytuację minister infrastruktury wspólnie z generalnym dyrektorem dróg krajowych i autostrad podejmuje aktywne działania. Koncentrujemy się na bezpieczeństwie kierowców i pasażerów oraz wykorzystaniu wszystkich dostępnych w ramach umowy koncesyjnej narzędzi do rozwiązywania problemów związanych ze wzmożonym ruchem wakacyjnym.

W związku z tym podjęta została decyzja o wdrożeniu szeregu mechanizmów usprawniających ruch, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i płynności przejazdu. Po pierwsze, wprowadziliśmy możliwość odstąpienia od poboru opłat w weekendy wakacyjne w okresie od 26 czerwca do 30 sierpnia 2026 r. W każdy weekend od piątku od godz. 16.00 do niedzieli do godz. 22.00 koncesjonariusz może zawiesić pobór opłat na 30 minut, jeśli średni czas oczekiwania na punkcie poboru opłat w Nowej Wsi, Nowych Marzach lub w Rusocinie przekroczy 25 minut. W sytuacjach szczególnego ryzyka ponownego zatoru czas ten może zostać wydłużony nawet do 45 minut. Procedurę tę zastosowaliśmy również w wydłużonym weekendzie Bożego Ciała, obejmującym dni od 2 do 7 czerwca 2026 r.

Po drugie, obowiązuje procedura na wypadek zdarzeń drogowych. W przypadku wypadku skutkującego zamknięciem autostrady i przekierowaniem ruchu odstąpienie od poboru opłat może zostać zastosowane również na każdej z funkcjonujących na odcinku stacji poboru opłat.

Po trzecie, procedura przewiduje stosowanie elastycznego zarządzania infrastrukturą, wykorzystując bramki rewersyjne, czyli dwa pasy zjazdowe z możliwością konfiguracji jako wjazdowe, tak aby czas oczekiwania na wjazd i zjazd z autostrady rozkładał się równomiernie.

Po czwarte, mając na uwadze prognozowane nadzwyczajne warunki pogodowe, podjąłem decyzję o rozszerzeniu tych mechanizmów już w pierwszym weekendzie wakacyjnym, tj. od piątku 26 czerwca od godz. 16.00 do niedzieli 28 czerwca do godz. 22.00. Wszystkie te działania pokazują, że reagujemy na bieżąco, monitorujemy sytuację ruchową na A1 i wdrażamy rozwiązania adekwatne do zmieniających się warunków w granicach możliwości, jakie daje nam umowa.

W tym miejscu chcę również powiedzieć, że umowa nie przewiduje zniesienia ani obniżenia opłat za przejazd ze względu na prowadzenie prac remontowych. Takie rozwiązanie nie było stosowane w Polsce od momentu wprowadzenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej nigdy: ani na sieci zarządzanej przez generalną dyrekcję, ani na odcinkach zarządzanych przez koncesjonariuszy. Harmonogram prac rehabilitacyjnych skonstruowany został tak, aby mogły być one wykonywane możliwie szybko i w optymalnych warunkach pogodowych. Dlatego koncentrują się w okresie wiosenno-letnim, a nie jesienno-zimowym.

Odnosząc się do zwolnienia pojazdów osobowych z opłat na A1 Gdańsk – Toruń w latach 2023–2024, wprowadzonego we wrześniu 2023 r., tuż przed wyborami parlamentarnymi, należy wskazać, że zwolnienie to było decyzją polityczną poprzedniego rządu. Łączny koszt tej decyzji dla budżetu państwa wyniósł ok. 319 mln zł, w 2023 r. ponad 70 mln zł, w 2024 r. ok. 248 mln zł. Kwota ta obejmuje pełne koszty zniesienia opłat dla pojazdów osobowych i motocykli oraz szacunkową wartość niepobranego podatku VAT.

Trzeba powiedzieć wprost, że wprowadzenie tego typu zwolnień było działaniem bezcelowym z punktu widzenia interesu publicznego. Wysokie koszty poniesione przez budżet państwa, a więc przez wszystkich podatników – również takich, którzy w życiu nie jechali tą trasą – nie przełożyły się na istotne efekty w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tym bardziej że na trasie Gdańsk – Toruń dostępne są bezpłatne alternatywne odcinki dróg ekspresowych, takich jak S5 czy S7.

Chcę również dodać, że niezależnie od podejmowanych przez nas działań w rejonie autostrady A1 dostępne są alternatywne drogi krajowe, które łączą południe z północą Polski, a więc również DK91, DK99 i wspomniana przeze mnie droga ekspresowa S7, które umożliwiają ominięcie odcinków obecnie objętych pracami remontowymi.

Chciałbym również dodać, że zgodę na podpisanie umowy między firmą GTC a Budimexem, który realizuje te prace na odcinku A1 Gdańsk – Toruń... Umowa ta została podpisana w 2023 r. i tę umowę w październiku 2023 r. zaakceptował ówczesny minister infrastruktury, którym był pan minister Andrzej Adamczyk.

Chciałbym również podać, że Porty Polskie osiągnęły w 2025 r. rekordowe wyniki, przeładowując łącznie 141 mln ton towarów i odnotowując czysty zysk na poziomie 650 mln zł, a więc jest to wzrost rok do roku w Porcie Gdynia o 3,5%. Jeżeli mówimy o poszczególnych asortymentach, te wzrosty są jeszcze wyższe.

Poproszę pana dyrektora Kurkowskiego o to, żeby dopełnił informacji o zakresie tego remontu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę o udzielenie informacji.

Pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, umowa, jaka jest zawarta między koncesjonariuszem a wykonawcą robót budowlanych, przewiduje nie tylko wymianę warstwy ścieralnej, czyli tzw. dywanika. Zakres robót na 151 km autostrady A1 od kilometra 00 do 151+900 przewiduje rozebranie warstwy ścieralnej o grubości 4 cm, zdiagnozowanie stanu warstwy wiążącej o grubości 8 cm. Ta warstwa jest zdejmowana po zdjęciu warstwy ścieralnej, jest frezowana. Po wykonaniu badań podłoża bitumicznego jest uzupełniana

warstwa wiążąca, następnie wbudowywana jest osobna warstwa wzmacniająca i na tę warstwę wzmacniającą układana jest warstwa ścierna o grubości 4 cm.

Ten zakres robót był ustalony z inżynierem. Zgodnie z umową zawartą z ministrem infrastruktury koncesjonariusz ma obowiązek prowadzić rehabilitację konstrukcji nawierzchni. Mówiąc wprost, tak jak w samochodach zużywają się opony, tak na drodze zużywa się jezdnia w zakresie warstw bitumicznych. W związku z tym, zgodnie z prowadzoną powszechnie polityką proaktywnej naprawy konstrukcji nawierzchni, z wyprzedzeniem wiadomo, kiedy należy wymieniać pewne warstwy konstrukcji nawierzchni podatnych, jakie są na autostradzie A1.

W tym zakresie w tej chwili te remonty są prowadzone od 2023 r. Umowa zawarta w 2023 r. jest zaplanowana do 2028 r. Na dzień dzisiejszy na jezdni prawej, czyli w kierunku Łodzi, przez te lata zostało wymienione 87,5 km nawierzchni w kierunku Łodzi oraz 80,7 km nawierzchni w kierunku Gdańska, czyli na jezdni lewej. Dziś prowadzony jest remont na 13,5 km jezdni lewej w kierunku Gdańska. Pozostały do wykonania jeszcze 63 km na jezdni w kierunku Łodzi i 57,5 km w kierunku Gdańska. Żeby wykonywać pełny remont konstrukcji nawierzchni całą szerokością jednej z dwóch jezdni, należało zawęzić ruch do jednej jezdni. Ponieważ tam każda jezdnia ma szerokość 11 metrów, jedyna możliwość prowadzenia robót przy całej szerokości jednej jezdni wymagała zawężenia do trzech pasów ruchu, czyli zrobiona jest taka organizacja ruchu, w której w jednym kierunku ruch odbywa się jednym pasem, a w przeciwnym kierunku po tej samej jezdni ruch odbywa się dwoma pasami.

Projekt organizacji ruchu i ten zakres był uzgadniany również przed podpisaniem umowy na wykonanie tego remontu. Zarówno koncesjonariusz, jak i generalna dyrekcja dróg w 2022 r. prowadziła analizę możliwości zawężenia normalnej szerokości, normalnego przekroju autostrady – czyli dwie jezdnie po dwa pasy ruchu każda – do jednej jezdni i dwa pasy ruchu w każdą stronę po tej samej jezdni. Niestety, ze względu na szerokość 11 metrów przekroju poprzecznego jednej jezdni była możliwość wykonania tylko i wyłącznie takiego przekroju 2+1, jaki jest zastosowany w tej chwili. Ten przekrój był stosowany od 2023 r. i tak jest dobrana technologia prowadzenia robót remontowych i prowadzenia organizacji ruchu.

Z naszych analiz wynika, że według pomiaru ruchu na 2025 r. po tej drodze odbywa się ruch pojazdów na poziomie 35 tys. pojazdów. W okresach wakacyjnych, szczególnie w okresie sobót, kiedy jest zmiana turnusów, powstaje lokalny pik, gdzie wzrasta natężenie ruchu samochodów osobowych do ok. 50 tys. pojazdów. Ruch samochodów ciężarowych odbywa się głównie w tygodniu ze względu na okresy wakacyjne i przestoje w ruchu pojazdów ciężarowych, z wyjątkiem pojazdów, które nie mają wprowadzonych takich ograniczeń, z produktami szybko psującymi się i zwierzętami. Ruch tych pojazdów w tygodniu jest na poziomie 6870 pojazdów, co stanowi ok. 19% całego ruchu na autostradzie A1 w tym rejonie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze i panie dyrektorze. Czy pan minister jeszcze? Nie. Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę panią posłankę Annę Milczanowską. Bardzo proszę.

Posel Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, państwo dyrektorzy, Wysoka Komisjo, dowiedzieliśmy się o tym procesie inwestycyjnym tego, jak on wygląda od strony technicznej, ale pan poseł Marek Matuszewski składał konkretne zapytania i tych odpowiedzi nie ma. Wielu z nas pracuje w Komisji Infrastruktury wiele lat, wielu z nas ma jeszcze doświadczenia samorządowe. Wiemy, jak to wygląda. Doskonale rozumiemy, że drogi trzeba remontować, więc to żadna eureka, ale nie odpowiedzieliście, panowie, na pytanie, czy ta autostrada będzie bezpłatna. O to pytają turyści, o to pytają ludzie, którzy przedostają się z północy na południe, o to pytają przedsiębiorcy. Warto byłoby ten odcinek autostrady wyłączyć z opłaty. Rozumiem, że tam jest inny koncesjonariusz itd., tylko chciałabym państwu przypomnieć, że w czasach rządów Prawa i Sprawiedliwości – zresztą jest tu pan minister Andrzej Adamczyk – podejmowaliśmy takie decyzje, żeby nawet odcinki autostrady, które są w rękach tego koncesjonariusza, były bezpłatne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, tak jak już wcześniej mówiłem, problem płynności ruchu na drogach szybkiego ruchu, szczególnie na odcinkach autostrad płatnych czy koncesyjnych, czy wcześniej także zarządzanych przez polskie państwo, zawsze był problemem, który nabrzmiewał w okresach wzmożonego ruchu urlopowego, wakacyjnego, dłuższych weekendów, także świąt. Pamiętamy sytuację na autostradzie A4 – szczególnie pod Wrocławiem – która to autostrada ulegała samoczynnemu blokowaniu. Chyba więc nikt się nie dziwi, że ten problem zawsze budzi emocje.

Myślę, że nikt nie powinien się dziwić, że głos na ten temat zabierają parlamentarzyści. Panie i panowie posłowie, senatorowie są zobligowani, wręcz zobowiązani przez swoich wyborców, przez środowiska, w których stale funkcjonują, do tego, aby domagać się wyjaśnień, ale przede wszystkim domagać się właściwego nadzoru ze strony właściwego ministra poprzez instytucje, które mu podlegają, nad tym, co dzieje się na autostradach, na drogach w Polsce, szczególnie na autostradach objętych koncesją. To nie jest tak, jak wielu sobie wyobraża, że państwo polskie jest zwolnione z obowiązku troski i dbałości o to, co dzieje się z kierowcami, szczególnie na płatnych odcinkach koncesyjnych. Nie jest tak, że w pacht, w dzierżawę oddaje się kierowców wraz z drogą, dla której podpisuje się umowę koncesyjną. Państwo polskie musi się tym interesować.

Bardzo dziękuję, że pan minister przypomniał, kiedy została podpisana umowa, kiedy została kontrasygnowana przez resort infrastruktury. Zapewniam państwa, że gdyby ministrem, sekretarzem stanu w dalszym ciągu był pan minister Rafał Weber, nie mielibyśmy takiego problemu jak ten, który opisał pan poseł Matuszewski w szczegółach swojego wprowadzenia do dzisiejszego posiedzenia Komisji. Pan minister Rafał Weber znakomicie sobie z tym radził, a to, że jest tutaj pan przewodniczący Suchoń, jest społecznym dowodem słuszności tezy, że w zakresie dróg autostradowych i szybkiego ruchu nie było problemu, bo nie było żadnych zwolnianych posiedzeń w trybie art. 152. Ruch na autostradach był płynny. O tym także trzeba pamiętać.

Jeżeli pan minister odwołuje się dzisiaj do tego, co stało się w 2023 r., to kieruję pana ministra do tego, co dzieje się w 2024 r., w 2025 r. i już do połowy 2026 r., bo jeżeli nawet coś by niedomagało, to jest takie pojęcie jak aneks do umowy, są uzgodnienia, współpraca między partnerami. Z jednej strony partnerem jest polskie państwo, którego emanacją jest w tym przypadku resort infrastruktury, a z drugiej strony partnerem jest koncesjonariusz. Jeżeli partnerzy się szanują, to są w stanie wypracować rozwiązania, które ułatwiają kierowcom życie na tych autostradach. Nie dają takiego poczucia, że kierujący pojazdem przejeżdża, stoi w zatorach komunikacyjnych i na koniec dnia jeszcze musi za to wszystko ponieść opłatę.

Rozwiązaniem, o którym tutaj mówiono, było zwolnienie za przejazd autostradą A1, wcześniej weekendowe, a od 4 września 2023 r. od godz. 12.00 zwolnienie za przejazd samochodami osobowymi i motocyklami, zwolnienie z opłat pobieranych na autostradzie A1. Rozumiem, że w ocenie pracowników resortu, bo nie jest to przecież... chyba że to jest stanowisko rządu, że w ocenie pracowników resortu, kierownictwa resortu taka decyzja, jak to pan minister nazwał, była nieuzasadniona. Rozumiem, że przez to przebija się słowo „szkodliwa”, ale pragnę zwrócić dzisiejszemu kierownictwu Ministerstwa Infrastruktury uwagę, że podważacie państwo decyzję Donalda Tuska z czasów poprzedniego rządu Donalda Tuska i czasów, kiedy resortem kierowała pani minister Bieńkowska, bo to oni czyniąc dokładnie tak samo, zwalniali weekendowo, jak dobrze pamiętam, piątek od godz. 16.00 do 24.00 czy do poniedziałku następnego tygodnia z opłat za przejazd autostradą A4. Jeżeli pan minister mówi, że to jest niegospodarne, to rozumiem, że podważa pan kompetencje i decyzje obecnego szefa rządu, który pełnił tę funkcję w latach poprzednich, i całego środowiska kierownictwa MI, które wówczas to rozwiązanie przygotowywało.

Pamiętam, że przedmiotem debaty i dyskusji był fakt, że zwolniono tylko AmberOne z opłat weekendowych za przejazd motocykli i samochodów osobowych, natomiast nie uczyniono tego chociażby na autostradzie A4, nie uczyniono tego na autostradzie A4 na odcinku koncesjonowanym przez Stalexport czy zarządzanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. To jest tylko i wyłącznie przyczynek do debaty i dyskusji, co się w Polsce opłaca, a co się nie opłaca.

Gratuluje, panie ministrze, takiego stanowiska rządu, tego, że w waszej ocenie kierowcy mają stać w zatorach komunikacyjnych i płacić na koniec dnia, niepotrzebnie tracąc czas i godziny. Oczywiście jest to filozofia, która też czasami rządzącym towarzyszy, ale, zapewniam, krótko rządzącym, właśnie z powodu stosowania takiej filozofii i takich rozwiązań. Jest sposób na to,

żeby dwie strony znalazły rozwiązanie, które pozwoli na upłynnienie ruchu. Jestem pewien, co do tego jestem przekonany, ufam, że dobra wola ze strony resortu, ze strony ministerstwa, ze strony rządu, ze strony administracji rządowej pozwoli koncesjonariuszowi przyjąć rozwiązania, także w porozumieniu z generalnym wykonawcą robót. Mam doświadczenie co do Budimexu, że jest to przedsiębiorstwo, które wychodzi naprzeciw takim problemom, które powstają w czasie realizacji zadania inwestycyjnego.

Mogę powiedzieć, szanowni państwo, że jeżeli będziecie chcieli, to na pewno dacie radę, ale odnoszę wrażenie, że życie w bańce, która czasami każe wam wręcz rozmijać się z prawdą, ale do tego jeszcze, panie ministrze, wróćmy. Wróćmy do pana senackiej wypowiedzi o liczbie mieszkańców Tarnowa, bo tak się zastanawiam, kto kłamie... przepraszam, kto mówi nieprawdę: pani minister Pełczyńska-Nałęcz wydając dokument rządowy 7 lipca tego roku o liczbie mieszkańców Tarnowa, czy pan w komisji senackiej, mówiąc, że Tarnów liczy 96 tys. mieszkańców.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

...proszę sprawdzić, spokojnie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Sprawdzimy w protokole, jak to zapisano, ale to jest dygresja.

Przepraszam bardzo, będę musiał opuścić posiedzenie. Mam nadzieję, że będzie jeszcze okazja na ten temat porozmawiać, prowadzić debatę. Koncesjonariuszowi i generalnemu wykonawcy życzę, abyście państwo znaleźli sposób na to, aby upłynnić ruch na koncesjonowanym odcinku autostrady A1. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeżeli weźmiemy pod uwagę oficjalny rejestr mieszkańców gminy miasta Tarnowa, to 98,5 tys., panie przewodniczący, co oczywiście potwierdza słowa pana ministra Stanisława Bukowca. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, jeżeli tak...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, to oficjalny rejestr.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Odsyłam do obwieszczenia ministra klimatu i środowiska z dnia 3 lipca 2026 r. Miasto Tarnów jest ujęte w rozporządzeniu podpisanym przez panią minister Hennig-Kłoskę jako miasto z liczbą mieszkańców powyżej 100 tys.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Odsyłam pana przewodniczącego do rejestru mieszkańców gminy miasta Tarnowa. Tam pan znajdzie informacje miejskie. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, króciutko. Chciałbym zapytać pana ministra, a w szczególności obecnych tutaj współpracowników z GDDKiA.

Szanowni państwo, przed wjazdem na płatny odcinek w Toruniu remontowany był odcinek, który jest już w zarządzie generalnej dyrekcji. Z tego, co mi powiedziano, zrobiono to błyskawicznie na tym państwowym odcinku, który był remontowany. To tzw. obwodnica Gdańska na odcinku autostrady. Niech mi pan minister powie, ile trwał ten odcinek, na ilu kilometrach było to remontowane i kiedy to się odbyło, bo to było w tym roku, ale to było bardzo szybko.

Kończąc, panie ministrze, nie może być tak, że ludzie – jeszcze raz pokazuję – stoją w takich korkach i pan mówi: „Macie zapłacić 29,9 zł”. Przecież ludzie płacą dlatego, że przemieszczają się tą autostradą szybko, a tutaj szybkość jest taka, że jest albo korek, albo tempo żółwia. Pytam więc, czy upoważni pan odpowiednie służby, aby jeszcze raz przeprowadzili rozmowę z wykonawcą, z zarządcą tego odcinka, aby przyspieszyli wymianę tego dywanika, bo to jest w interesie wszystkich Polaków, użytkowników tej drogi, nie tylko Polaków, bo przecież inni, zagraniczni też tam jadą. Weźcie przykład z odcinka generalnej dyrekcji przed Toruniem. Mam informacje, że było to zrobione szybko, sprawnie i nie ma tam już śladu po wymianie tego dywanika. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

O ile dobrze zauważyłem, zgłaszał się pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę.

Poseł Łukasz Kmita (RozwojPlus):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście, widzimy jakiś paraliż decyzyjny dotyczący sytuacji związanej z A1. Wiele informacji medialnych powstało w ostatnim czasie. Mieszkańcy wprost wskazują, że prace, które powinny być prowadzone na tak ważnym węźle, na dwóch tak ważnych odcinkach autostrady, w sobotę i w niedzielę nie są prowadzone, co dodatkowo oburza kierowców. Całkiem niedawno ukazał się taki materiał: „Remont i korek gigant na płatnej A1”, w którym wskazano te dwa odcinki autostrady A1 zarządzane przez AmberOne. Dokładnie wskazano, na których kilometrażach prowadzone są prace, jak to wygląda, a także jak wygląda podróż pasażerów, którzy korzystają w tym wypadku z samochodów.

Okazuje się, że być może warto byłoby przygotować dodatkową infrastrukturę na czas remontu i korków. Może to jest rzecz drobna, a może niedrobna. Jeśli ktoś godzinę stał w korku i praktycznie poruszał się w żółwym tempie albo jego przejazd był, jak donoszą media, na poziomie 10–15 km/h, to pojawiają się takie obrazki – przepraszam, że je przywołuję, ale one są ludzkie – że pasażerowie, o czym pisze trojmiasto.pl, po prostu sikają na poboczu, bo nie mają możliwości skorzystania z infrastruktury okołodrogowej.

Jest to o tyle ważne, że przecież Donald Tusk mówi o wsparciu marki Polska. Jeśli chcemy wspierać markę Polska, czyli wspierać także wypoczynek Polaków nad morzem, to rozpoczęcie w okresie wakacyjnym remontu, który potrwa siedem tygodni na odcinku od Pelplina do Kopytkowa, a następnie na odcinku pomiędzy węzłami Warlubie, Nowe Marzy, gdzie remont ma się skończyć w połowie sierpnia i – jak podkreślają przedstawiciele mediów – nie jest wykonywany także weekendami, jest pewnym brakiem rozwiązania systemowego.

Cieszę się, bo w ostatnim czasie na drodze nr 94 pomiędzy Olkuszem a Krakowem zostały wprowadzone prace remontowe w ramach bieżącego utrzymania nocą. Chcę podziękować za ten kierunek, który został podjęty przez krakowski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Remontowany jest odcinek w Olkuszu i potem między Zedermanem a Przeginią. Bieżące prace utrzymaniowe, w tym wymiana asfaltu na odcinku ok. 800 km i wdrożenie kolejnego wahadła, są realizowane nocą. Jeśli da się na odcinku zarządzanym przez generalną dyrekcję prowadzić prace nocą, co wydaje mi się rozwiązaniem optymalnym, a nie da się wymóc na wykonawcy, żeby prace na tak ważnym kręgosłupie komunikacyjnym były prowadzone weekendami, to uważam, że jest pewien paraliż decyzyjny i brak wymagań w stosunku do zarządcy drogi.

Proszę więc pana ministra Bukowca, aby skrócił drogowy koszmar Polaków, którzy wybierają polskie morze jako miejsce wypoczynku – za co serdecznie naszym obywatelom dziękuję – i umożliwił bezpieczny dojazd Polaków nad polskie morze. To też jest kwestia budowania polskiej marki. Pan premier powołał nawet specjalną panią pełnomocnik do tego, żeby budowała polską markę. Proszę więc posłuchać premiera Tuska i zrobić wszystko, żeby dojazd w tym newralgicznym czasie albo był bezpłatny, albo był bezpłatny w godzinach, kiedy pojawiają się tory drogowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam kilka uwag. Wysłuchując, póki co, przedstawiciele ministerstwa i generalnej dyrekcji, każdemu widzowi, a przede wszystkim nam, posłom, nasuwa się wrażenie, że wszystko jest OK, procedury, które są opisane w umowie o eksploatacji tej autostrady, funkcjonują, problemy są rozwiązywane na bieżąco itd., itd. W perspektywie tysięcy kierowców ta sytuacja, ta rzeczywistość wygląda nieco inaczej. To jest tak, jak gdyby odwołać się do dzisiejszego przykładu z zupełnie z innej sfery: uderzenia rakiety 98 km w głąb Polski. Mówi się, że procedury i wszystko zadziałało, nikt tego nie zastrzeżył, bo za chwilę, za sekundę mieliśmy to zrobić, ale nie chcę wypowiadać się na ten temat, żeby nie być posądzonym o subiektywne odczucia.

Przede wszystkim mam kilka pytań do przedstawicieli strony ministerialnej, generalnej dyrekcji czy naszych gości, przedstawicieli zarządu spółki eksploatującej ten odcinek autostrady. Przede wszystkim mam pytanie do przedstawicieli generalnej dyrekcji o aspekt informacyjny dla kierowców w sytuacji, w której mamy ryzyko nadmiernego oczekiwania na tzw. bramkach. Powinna być również sygnalizacja kilometry wcześniej na odcinku A1, na odcinku

eksploatowanym przez GDDKiA... w których te informacje pojawiają się w sposób dynamiczny, albo kiedy kierowca ma wiedzę o tym, iż ten przejazd będzie bezproblemowy, bo nie będzie musiał za niego zapłacić. To są rzeczy proste.

Jesteśmy w rzeczywistości innej niż w 2005 r., kiedy podpisywano umowę o budowę eksploatacji pierwszego odcinka Nowe Marzy – Gdańsk. Mamy wiele innych nośników przekazujących informacje o różnego rodzaju ryzykach czy informacje potrzebne dla kierowców. Nie jesteśmy w sytuacji takiej, w której eksploatacja tej autostrady trwa rok, tylko mamy już wiele lat doświadczeń. Powinno się to skonkludować w formie jakiejś syntezy, pewnych praktyk, które są i powinny być stosowane również na innych odcinkach autostrad koncesyjnych. Mówię przede wszystkim o odcinku autostrady A2, bo jeśli chodzi o odcinek A4 Kraków – Katowice, ta koncesja kończy się w przyszłym roku. Jak rozumiem, generalna dyrekcja zapewne przejmie zarządzanie tym odcinkiem – dzisiaj płatnej – autostrady.

Druga kwestia. Prosiłbym jednak przedstawicieli strony ministerialnej czy generalnej dyrekcji – ewentualnie panów z zarządu – o kilka słów komentarza o tym, w jakim momencie umowy o eksploatację tej autostrady jesteśmy. Jak to jest ramowo opisane w samej umowie? Mówię o tym momencie czy czasie, w którym następuje remont, jeśli chodzi również o normy wykonania remontu na tym odcinku, który jest jednocześnie eksploatowany. W jaki sposób umowa od strony eksploatacyjnej jest weryfikowana przez GDDKiA? Przypominam, iż tutaj powierzamy prywatnemu operatorowi obowiązki państwa, żeby zapewnić nieprzerwaną dostępność tego odcinka przez 24 godziny na dobę siedem dni w tygodniu.

Przy okazji mam też pytanie, jak w 2025 r. wygląda kwestia poboru opłat, które zostały pobrane od kierowców przez operatora, per saldo, w całości. Jak kształtowała się opłata za dostępność tej autostrady za 2025 r.? Jaka jest prognoza tych wpływów w 2026 r. i prognoza tej opłaty za dostępność wynikająca ramowo z umowy o budowę i eksploatację? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mikołaj Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, miałem okazję jechać tym odcinkiem w połowie czerwca. Rzeczywiście, jadąc na Pomorze do mnie, do Chojnic, zjeżdżam w Nowych Marzach. Gdybym miał wcześniej informację, o której mówił mój przedmówca, zjechałbym wcześniej i nie traciłbym około godziny. Tyle w tamtym momencie straciłem, dojeżdżając do domu. Już pomijam fakt zapłaty. To jest jedna kwestia, czyli informacja dla kierowców, by móc jechać alternatywną drogą, która powinna pojawić się zdecydowanie wcześniej.

Druga sprawa. Jadąc w zółwim tempie, nie zauważyłem, by pracownicy wyrwali sobie robotę, by to tempo prac było duże... raczej organizacyjne. Panie ministrze, mam pytanie. Czy rzeczywiście musi to trwać pięć lat? Pięć lat spowolnionego, beznadziejnego ruchu? Lepiej, żeby to w ogóle nie trwało, żeby ten ruch całkowicie wstrzymać i puścić daleko idące objazdy, tym bardziej że mówiliście państwo o drogach krajowych. Swego czasu, gdy nie było autostrady do Warszawy, jechałem drogą krajową i zajeżdżałem o wiele szybciej niż autostradą. Dzisiaj korzystamy z tych dóbr. Spróbujmy zamknąć i wtedy niech ten remont potrwa rok czy dwa lata. Wielkie prosby: można to poprowadzić inaczej. Za to państwo jesteście odpowiedzialni i stąd to posiedzenie Komisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze głosy? Ja w takim razie na koniec. Po mojej wypowiedzi oddam głos panu ministrowi.

Szanowni państwo, uważam jednak, że to jest pewnego rodzaju ironia, że grupa posłów, która dzisiaj jest w opozycji, która w 2023 r. podejmowała decyzję dotyczącą zgody na przeprowadzenie takiego remontu, wnosi dzisiaj wniosek o to, żeby – krótko mówiąc – krytykować sposób prowadzenia tego remontu. Jeszcze bardziej ironiczny jest fakt, że panowie ministrowie Adamczyk i Weber, którzy wtedy podpisywali tę zgodę i tę umowę, podpisali się pod wnioskiem o zwołanie tego posiedzenia Komisji. To jest tak jak w socjalizmie, który zawsze bohatersko walczył z problemami, których nie było w żadnym innym systemie.

Oczywiście fakt jest taki – co do tego, jak myślę, wszyscy się zgadzamy – że prace remontowe powinny być prowadzone w sposób, który umożliwia kierowcom w miarę płynne – na ile

jest to możliwe, biorąc pod uwagę wymiar remontu – poruszanie się po drogach, ale jeżeli ktoś podejmuje taką decyzję, to jednak powinien brać za nią odpowiedzialność. Słyszałem bardzo głośne utyskiwania jednego z panów posłów, który wypowiadał się w momencie prezentacji wniosku. Szczepnie mówiąc, wypadałoby zapytać, czy pan poseł najpierw zapytał swoich kolegów, którzy wtedy sprawowali urzędy w ministerstwie, czy mieli świadomość, kiedy podejmowali tę decyzję, jak ta decyzja może wpłynąć na ich życie. Nie jest sztuką krytykować kogoś, kto wykonuje pewną pracę w ramach sztafety, która w robotach budowlanych zawsze ma miejsce. Warto znać kontekst i powody takiej, a nie innej decyzji. Mam wrażenie, że tego zabrakło.

Tak, jest to decyzja, która została podjęta w trakcie rządu Mateusza Morawieckiego przez ówczesnych ministrów transportu. Dzisiaj ta decyzja jest wykonywana przez spółkę. Pytanie jest takie: Czy można zorganizować to jeszcze lepiej? Rozumiem, że organizacja zawsze jest przedmiotem troski, więc jest pytanie, czy można to zorganizować jeszcze lepiej, żeby jeszcze mniej utrudniać przejazd kierowcom. Wszyscy mamy jednak świadomość, że wtedy, kiedy prowadzone są takie prace...

Akurat mieszkam na południu. Za chwileczkę zaczynamy jeszcze poważniejsze remonty na A1. Na koncesjonowanej A4 zawsze mieliśmy problemy, bo tam zawsze był kłopot. Co więcej, ten koncesjonariusz w mojej ocenie nie wywiązał się z obowiązku społecznego – prawdopodobnie też wcześniej wpisanego do umowy – wybudowania trzeciego pasa. Ktoś mu kiedyś na to pozwolił, co też komplikowało życie mieszkańcom. W związku z tym wszyscy mamy poczucie, że moglibyśmy jeździć na tych drogach bardziej sprawnie, gdyby nie te remonty, ale z drugiej strony, jeżeli remonty nie są wykonywane, to wtedy następuje degradacja, co oznacza, że przerwy i zakres remontu musi być większy, a przerwy są dłuższe.

Odkładając na bok kwestie polityczne, mam takie właśnie pytanie: Czy nie dałoby się tam jeszcze jakoś... Wiem, że jest wymiar tej drogi itd., więc to wszystko komplikuje sytuację, ale dla czystości dyskusji zadam pytanie. Czy dałoby się zrobić coś jeszcze, żeby ułatwić życie mieszkańcom?

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze, zgodnie z zapowiedzią.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, króciutko odniosę się do tych wypowiedzi. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to poproszę pana prezesa z firmy GTC, żeby również odniósł się do wniosków odnośnie do możliwej poprawy organizacji pracy czy przyspieszenia pewnych działań.

Szanowni państwo, pytanie pani poseł Anny Milczanowskiej było takie: Czy będzie przejazd bezpłatny? Wiemy doskonale, że nie ma czegoś takiego, żeby coś było za darmo. Jeszcze raz powtórzę. Decyzja o pełnym zwolnieniu z opłat za autostradę kosztowała budżet państwa 320 mln zł. Te 320 mln zł, jeszcze raz powtórzę, poszły z pieniędzy, z podatków wszystkich Polaków, tych, którzy są kierowcami, tych, którzy nie są kierowcami, tych, którzy są kierowcami i w życiu tą autostradą nie jeździli na przykład. Pytanie: Czy to jest sprawiedliwe i uczciwe? W mojej ocenie nie. Mówimy o okresie wakacyjnym, kiedy wymiana turnusów w przeważającej części odbywa się w weekendy. Jeżeli powstaje korek na 25 minut, wtedy otwieramy bramki, wtedy te korki likwidujemy, aby był w miarę płynny przejazd.

Była również mowa również o autostradzie A4. To trochę inna sytuacja. Autostrada A4, jak wiemy, nie ma równoległej, alternatywnej drogi szybkiego ruchu. W przypadku autostrady A1 mamy choćby drogę ekspresową S7 i to jest ta alternatywa. Jeżeli ktoś wie, że na A1 może wydarzyć się korek – informacje o pracach remontowych są przecież podawane również na stronach koncesjonariusza, a media informują o tych pracach – to może wybrać drogę alternatywną. Przypomnę jeszcze raz. Wpływy z koncesji są wpływem do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego budujemy nowe drogi. Jeżeli jako państwo pozbawimy się tych wpływów, uszczuplimy budżet KFD.

Czy musi to trwać pięć lat? Tak zostało to kiedyś w umowie zapisane i zaakceptowane przez ówczesne kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury i ta umowa jest realizowana. Myślę, że pan prezes też się do tego odniesie. Jeszcze raz wspomnę, być może lepsza organizacja poprawiłaby, przyspieszyłaby ten proces.

Odpowiadając na pytanie pana posła Mrówczyńskiego, to śmiała teoria. Trudno odnieść się do takiej propozycji, aby zamknąć autostradę na przykład na jeden rok i przeprowadzić

kompleksowy remont. Myślę, że oddźwięk społeczny byłby o dużo, dużo wyższym natężeniu emocjonalnym niż w przypadku tego, co dzieje się w tej chwili przy remoncie, który trwa obecnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie prezesie, bardzo proszę, ze strony GTC...

Wiceprezes zarządu Gdańsk Transport Company SA Wojciech Mąkinia:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w zarządzie GTC jestem od 20 lat. Od 20 lat zajmuję się eksploatacją, kwestiami operacyjnymi i bliskim mojemu sercu bezpieczeństwem na autostradzie. Pan Grzegorz Kuleta od 20 lat jest w GTC, wcześniej jeszcze swoje doświadczenie zbierał na autostradzie A2. Ma ponad 20-letnie doświadczenie, jeżeli chodzi o autostrady. Nasi inżynierowie w GTC mają ponad 20-letnie doświadczenie przy budowie autostrad, również autostrady A2. Mają odpowiednie uprawnienia, mają odpowiednie certyfikaty audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Współpracujemy z operatorem. Tam są inżynierowie, osoby pracujące od 20 lat przy autostradzie, wdrażające nie setki, a tysiące organizacji ruchu. Mamy wykonawcę, mamy lidera na polskim rynku, który budował wiele setek kilometrów dróg w Polsce.

Dlatego mogę zapewnić państwa, że to, co robimy na autostradzie, jest przemyślane, przeanalizowane, zoptymalizowane. Rozwiązanie, które mamy na autostradzie, jest naprawdę optymalnym rozwiązaniem. Zanim – jak to się mówi kolokwialnie – wbiliśmy pierwszą łopatę, zanim rozpoczęliśmy remont tej autostrady, przeanalizowaliśmy wiele możliwych rozwiązań, ale musieliśmy brać pod uwagę kwestie bezpieczeństwa: bezpieczeństwa użytkowników, ale również bezpieczeństwo pracowników. Musieliśmy brać pod uwagę również aspekty techniczne prowadzonych prac, jak i aspekty reżimu technologicznego.

Sezon budowlany dla tego typu prac trwa w Polsce od 15 kwietnia do 15 października, sześć miesięcy. Przy układaniu nawierzchni obowiązuje bardzo rygorystyczny reżim pogodowy. Mówicie państwo o niepracujących pracownikach, o tym, że nic się na autostradzie nie dzieje. Jeżeli rano będzie chwilowy, półgodzinny opad deszczu, to prace muszą być wstrzymane. I tak, może kierowcy widzą, że faktycznie nic się nie dzieje, ale jeżeli warunki pogodowe nie pozwalają, to prace nie są prowadzone. W weekendy wykonawca pracuje, ale jeżeli jakieś warunki pogodowe nie pozwalają, to te prace oczywiście nie są prowadzone.

Chcę państwa zapewnić, że pracujący nad tym zespół to są eksperci z ponad 20-letnim doświadczeniem z autostrady. Inżynierowie operatora, tak jak wspominałem, nie wdrażali setki organizacji ruchu. Oni wdrażali tysiące organizacji ruchu. Mamy zachowania kierowców, jakie mamy. Jeżeli kierowcy stosują się do odpowiednich zasad ruchu, włączają się do ruchu na tzw. zamek, to ten ruch jest w miarę płynny, ale jedno spowolnienie, jedno przyhamowanie... Jeżeli do tego dodamy jakąś kolizję, jeżeli do tego dodamy jakąś awarię, to tak, wtedy ten zator wydłuża się i następuje znaczne spowolnienie ruchu.

Ruch prowadzący nad morze charakteryzuje się sezonowością: nie tylko sezonowością wakacyjną, ale i sezonowością dzienną, a także sezonowością godzinową. Inne natężenie ruchu mamy w dni robocze, inne natężenie ruchu mamy w weekendy wakacyjne. Jak zawężymy weekendy wakacyjne, zupełnie inne natężenie ruchu będziemy mieć w godzinach porannych, a inne natężenie ruchu będziemy mieć w godzinach popołudniowych.

Kolejnym zmiennym czynnikiem jest pogoda. Jeżeli jest ładna pogoda, wszyscy chcą wykorzystać tę ładną pogodę, spędzają jak najwięcej czasu nad morzem i potem faktycznie – jak mówię – na „trzy, cztery” wsiadają po południu w samochód i jadą do domu. Wtedy tak, wtedy są utrudnienia. Wcześniej, jak wspomniał pan minister Adamczyk, od dekad mówiło się o utrudnieniach na autostradzie, tylko że wcześniej te utrudnienia były na bramkach. Dzisiaj te utrudnienia przeniosły się w miejsca, gdzie prowadzimy remonty, ale nie ma przez to utrudnień na bramkach. Utrudnienia były i są na autostradzie, tylko w innym miejscu, nie na bramkach, tylko w miejscach zwężenia. Dlatego jeszcze raz chcę państwa zapewnić, że to, co jest wdrożone na autostradzie, naprawdę było oceniane i analizowane przez grupę ekspertów.

Dodatkowo chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Taka organizacja ruchu została wprowadzona w 2022 r. Po dwóch latach razem z przedstawicielami generalnej dyirekcji przeanalizowaliśmy to wdrożone rozwiązanie i zobaczyliśmy, sprawdziliśmy, oceniliśmy, jak to rozwiązanie sprawdza się w praktyce. Wiadomo, projekty to jest teoria. Wykorzystujemy nasze doświadczenie, bierzemy kartkę papieru, tworzymy projekt, ale potem, po wdrożeniu sprawdzamy, jak ten

projekt funkcjonuje. Po dwóch latach, w 2024 r., taka dogłębna analiza została przeprowadzona we współpracy z przedstawicielami oddziałów generalnej dyrekcji i doszliśmy do wniosku, że to, co jest, jest optymalne. To jest optymalne rozwiązanie.

Nam też bardzo zależy, żeby te prace jak najszybciej skończyć i mieć przejezdną autostradę. To jest nasz cel. To jest cel wykonawcy. Zapewniam, że robimy wszystko, co jest możliwe, żeby te prace były jak najszybciej zakończone i żeby były prowadzone przy jak najmniejszych utrudnieniach dla użytkowników. To są ważne sprawy, ważne są sprawy komfortu podróży, ale również bezpieczeństwa użytkowników, jak i osób wykonujących prace na budowie.

Jeżeli chodzi o kwestie informacyjne, na początku tych remontów rozstawialiśmy, ustawialiśmy dodatkowe przenośne znaki zmiennej treści informujące o utrudnieniach. W 2024 r. powstał zespół ds. bezpieczeństwa pod patronatem polskiego związku motoryzacyjnego. Do tego projektu zostali zaproszeni przedstawiciele Policji, Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Politechniki Gdańskiej, stowarzyszenia przewoźników, ogromne grono instytucji.

Efektom tego projektu było podjęcie decyzji o ustawieniu dodatkowo stałych znaków zmiennej treści, znaków informacyjnych informujących o utrudnieniach na autostradzie. W tym tygodniu zakończyliśmy odbiór ostatnich tablic. Od dzisiaj 26 tablic jest ustawionych wzdłuż autostrady i informuje o utrudnieniach i o możliwym ominięciu zatorów. Dodatkowo, prowadzimy szeroką kampanię informacyjną w mediach, w mediach społecznościowych, na naszej stronie internetowej, w naszej aplikacji. Staramy się dotrzeć do jak największej liczby użytkowników z informacją o utrudnieniach i możliwym ominięciu zatorów.

Podsumowując, zapewniam państwa, że to, co robimy na autostradzie, nie jest przypadkiem. Grupa ludzi, zespół ludzi, doświadczonych inżynierów, grono kilkunastu osób usiadło, przeanalizowało wszelkie możliwe rozwiązania i to optymalne rozwiązanie zostało wdrożone, sprawdzone po dwóch latach, zweryfikowane i uznane za optymalne, najlepsze rozwiązanie. Używam słowa „optymalne”, bo oczywiście nie ma idealnego rozwiązania. Jeżeli prowadzimy prace, zdajemy sobie sprawę z tego, że są utrudnienia, ale musieliśmy wziąć pod uwagę kwestie bezpieczeństwa, bezpieczeństwa osób pracujących, bezpieczeństwa użytkowników, warunków pogodowych, natężenia ruchu, pików godzinowych, jak i warunków technicznych tego rodzaju prowadzonych prac.

Jeszcze jedna rzecz: padła kwestia o kontrolach generalnej dyrekcji. Takie kontrole są prowadzone – zgodnie z zarządzeniem generalnego dyrektora – trzy razy do roku. Każdy z oddziałów, czyli oddział Gdańsk oraz oddział Bydgoszcz, przeprowadza kontrolę wywiązywania się koncesjonariusza z obowiązków wynikających z zapisów umowy koncesyjnej. Dodatkowo, raz do roku generalna dyrekcja jako organ zarządzający ruchem przeprowadza kontrolę oznakowania czy zarządzania ruchem na autostradzie A1. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Panie ministrze, czy pan...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

...nie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dobrze, też mi się tak wydaje. Bardzo serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę, kto ze strony wnioskodawców? Pan poseł Weber, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie ministrze wraz ze współpracownikami, panie i panowie posłowie, panowie prezesi, nie mogłem być obecny na tej dyskusji ze względu na inne obowiązki parlamentarne, ale słuchałem jej jednym uchem poprzez aplikację sejmową. Na początku swojej wypowiedzi chcę powiedzieć, że za każdą swoją decyzję w Ministerstwie Infrastruktury biorę pełną odpowiedzialność, też w kontekście remontu A1 za decyzję związaną z zatwierdzeniem rekomendacji koncesjonariusza i GDDKiA, jeżeli chodzi o zakres remontu, jak i jego czas trwania, ale i oczywiście w kontekście zwolnienia z poboru opłat dla pojazdów lekkich i motocykli, który nastąpił w tym samym czasie. Rozumiemy, że remont musi trwać. Faktycznie, jest pytanie, czy musi trwać aż pięć lat, czy ten czas nie mógł być skrócony. Tutaj zawsze możemy dyskutować, ale skoro w taki sposób utrudniamy korzystanie z tego odcinka autostrady, to nie powinniśmy pobierać od korzystających opłat. To jest chyba logiczne, spójne i uczciwe. Ta decyzja również była argumentem za tym, żeby zwolnić z A1 użytkowników pojazdów lekkich i motocykli.

Oczywiście sprawa bezpieczeństwa... Odsyłam państwa, szczególnie pana ministra, do opracowania przygotowanego przez Sekretariat Krajowej Rady Ruchu Drogowego z 2023 r., z którego jednoznacznie wynika, że drogi alternatywne do autostrad, czyli DK91, DK92 i DK94, to drogi, na których jest więcej wypadków niż średnia ze wszystkich dróg krajowych. Jest to więc kwestia bezpieczeństwa. Przeniesienie na autostrady ruchu lekkiego w sposób oczywisty – wynika to ze statystyk – poprawia bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Skoro poprawia bezpieczeństwo, mamy mniej wypadków, generalnie ponosimy jako państwo mniejsze koszty finansowo-społeczne takich zdarzeń drogowych.

To też jest przeliczalne na złotówki. Można mówić, że zwolnienie z A1 kosztowało ileś tam set milionów złotych, ale w drugą stronę można powiedzieć, że dzięki bezpieczeństwu zaoszczędziliśmy nie miliony, tylko miliardy złotych, jeżeli chodzi o ponoszone przez polskie państwo koszty społeczno-gospodarcze. One też są wyliczalne. Ministerstwo Infrastruktury co jakiś czas przygotowuje raport, w którym w sposób bardzo precyzyjny i szczegółowy wycenia szkody związane z wypadkami drogowymi.

Te dwa argumenty były osią naszej decyzji. Oczywiście można powiedzieć, że to decyzja polityczna, ponieważ zapadła przed wyborami, tylko że każda decyzja zapada przed wyborami. Uśredniając, wybory mamy raz w roku i trudno, żebyśmy wtedy, kiedy one są, nie podejmowali jakichkolwiek decyzji. Szanowni państwo, to są argumenty, które nam wtedy przyświecały. Proszę je wziąć pod uwagę, proszę je przeanalizować. Możemy wrócić do tej dyskusji przy kolejnej okazji.

Drugi punkt czy druga kwestia, kwestia dużo szersza, jest związana generalnie z polityką obecnego rządu. Mamy coraz większe przesunięcie ruchu ciężkiego na drogi alternatywne w związku z bardzo wyraźnym podniesieniem opłat drogowych dla pojazdów ciężkich i w związku z poszerzeniem sieci dróg płatnych. Szczególnie ta pierwsza decyzja i podwyżka o ok. 40% dała się we znaki firmom transportowym. Tam, gdzie jadę, staram się nie jechać drogami szybkiego ruchu, tylko – jak mam czas – właśnie drogami alternatywnymi, szczególnie między moim miastem, między Stalową Wolą a Rzeszowem. Korzystam z dawnej dziewiętnastki. O ile w 2024 r. i w 2025 r. na tej drodze praktycznie w ogóle nie obserwowałem ruchu ciężkiego, o tyle w 2026 r. jest on coraz mocniej widoczny.

Szanowni państwo, rząd i Ministerstwo Infrastruktury muszą brać to pod uwagę, kształtując opłaty drogowe. Ruch ciężki niestety będzie przenosił się na drogi alternatywne. Ze względu na koszty transportowcy będą uciekali na drogi alternatywne, jeżeli są równoległe, na drogi krajowe, a jeżeli nie, to na te, które stały się drogami wojewódzkimi. Ma na to wpływ bardzo wyraźne podniesienie opłaty drogowej w 2026 r., o 40%, szanowni państwo. Jeżeli dodamy do tego, że przez kilka lat ta stawka w ogóle nie była regulowana, to to pokazuje, z jak dużym skokiem mamy do czynienia.

Proszę więc, żeby i w tej dyskusji czynnik bezpieczeństwa, czynnik związany z funkcjonowaniem firm transportowych, jeżeli chodzi o opłaty drogowe, miał miejsce. Bardzo gorąco dziękuję panu posłowi Markowi Matuszewskiemu za przygotowanie tego tematu. Pan poseł pytał też o kwestię remontu realizowanego na A1 przed odcinkiem koncesyjnym. Na to też chyba nie było odpowiedzi. Jak to się stało, że ten odcinek zdaniem pana posła został zrealizowany szybko i sprawnie, a tutaj ten czas jest odleglejszy? Jak pan minister będzie jeszcze odpowiadał, a widzę, że tak, to prosimy o informację o zakresie inwestycji, która była realizowana na A1 na odcinku zarządzanym przez państwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, chciałem odnieść się do słów pana posła. Po pierwsze, brakuje logiki w tej wypowiedzi. Wiemy doskonale, że remonty trwają od kwietnia do września. Cemu miało więc służyć to zwolnienie w okresie jesienno-zimowym? Cemu miało służyć?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Odniosę się.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Sekundę. W okresie jesienno-zimowym, panie pośle, remontów nie było. Po co więc zwalnialiście na zimę kierowców?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Za chwilę odpowiem.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Na wybory.

Po drugie, drugi brak logiki. Jeżeli iść tropem, o którym pan mówi, to czemu nie zwalniać albo czemu nie zwalnialiście z opłat e-TOLL wszystkich pojazdów ciężarowych, które korzystają z dróg krajowych? Jeżeli są gdzieś remonty przeprowadzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na drogach niepłatnych, to – idąc tym tropem – powinniśmy również zwalniać z opłat e-TOLL.

Po trzecie, jeżeli zatwierdzał pan umowę między firmą koncesyjną a firmą, która realizuje te remonty, to w harmonogramie, który był rozpisany na kolejne lata, można było przewidzieć również środki finansowe związane z zamykaniem tego typu odcinków dróg, bo mógł pan przewidzieć również to, że przecież trzeba będzie zwalniać. Takich zapisów o zwolnieniach albo o wskazaniu źródeł refinansowania choćby Krajowego Funduszu Drogowego nie było w tych zapisach.

Kolejna odpowiedź jest na kolejne nieprawdziwe dane. Wyniki GPR-u za 2025 r. pokazują, że właśnie pojazdy ciężarowe... Mamy wzrost powrotu na drogi ekspresowe o ok. 10%. Dlaczego? Dlatego że wyrównujemy sieć płatnych dróg, jeśli chodzi o opłatę e-TOLL, w taki sposób, że pojazdom, które do tej pory korzystały z dróg alternatywnych, w wielu przypadkach jazda tymi drogami nie opłaca się ze względu na czas przejazdu... i poszerzenia tej sieci o odcinki dróg krajowych klasy GP, które również są objęte opłatą e-TOLL. Te argumenty są więc po prostu nietrafione.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Odpowiem, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Odpowiem na pytanie numer jeden. Dlaczego przez cały rok? Powiedziałem, powinniśmy robić wszystko, żeby przez cały rok ludzie mogli korzystać z najbezpieczniejszych rozwiązań komunikacyjnych, jakimi są autostrady i drogi szybkiego ruchu, i drogi ekspresowe. To jest chyba sprawa oczywista.

Po drugie: Dlaczego nie zwolniliśmy pojazdów ciężkich? Przez bodajże siedem lat nie podnosiliśmy opłat za korzystanie z dróg płatnych i nie poszerzaliśmy sieci dróg płatnych.

Po trzecie, GPR. Zgadza się, ma pan rację: w 2025 r., ale nie w 2026 r., od którego nowe opłaty są o ok. 40% wyższe.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

A skąd ma pan te dane? Nie ma pan tych danych.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jeżdżę. Jeżdżę i widzę, co się dzieje, no tak.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Trzeba na danych opierać swoje...

Poseł Rafał Weber (PiS):

No dobrze, to takie dane też oczywiście będą, ale jeździmy – nie limuzyną – obserwujemy i widzimy, co się dzieje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, proszę tylko, żeby pan poseł uprzejmie wyjaśnił panu posłowi, który zabierał głos, panu posłowi Matuszewskiemu, jakie były motywy decyzji, którą państwo podejmowali, dlaczego ten remont został zaplanowany na pięć lat, bo o to pan poseł pytał. Myślę, że po koleżeńsku może mu pan wyjaśnić te motywy, a obecnie 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.