

IX kadencja



# KANCELARIA SEJMU

## Biuro Komisji Sejmowych

### PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja  
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW  
TRANSPORTU DROGOWEGO,  
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO  
(NR 10)  
z dnia 19 grudnia 2024 r.**



---

## Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

### – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 10)

19 grudnia 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja ministra infrastruktury na temat możliwości modernizacji, aktualnego poziomu ruchu, przepustowości oraz stanu technicznego zachodniej obwodnicy Trójmiasta – kontynuacja;
- informacja ministra infrastruktury na temat perspektyw realizacji węzła Straszyn na obwodnicy Trójmiasta – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Karnowski** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Czopek** dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego wraz ze współpracownikami, **Weronika Chmielowiec** wójt gminy Pruszcz Gdański, **Robert Aszyk** zastępca wójta gminy Kolbudy oraz **Jarosław Karnath** starosta powiatu gdańskiego.

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

#### **Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie: informacja ministra infrastruktury na temat możliwości modernizacji aktualnego poziomu ruchu, przepustowości oraz stanu technicznego zachodniej obwodnicy Trójmiasta – kontynuacja; informacja ministra infrastruktury na temat perspektyw realizacji węzła Straszyn na obwodnicy Trójmiasta – kontynuacja. Posiedzenie podkomisji jest zwołane z inicjatywy pani poseł Magdaleny Kołodziejczak, którą chciałbym serdecznie powitać.

Szanowni państwo, chciałbym również powitać wszystkich gości. Żeby skrócić czas powitań, powitam wszystkich, już bez wymieniania godności i funkcji.

Przekazuję głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi. Panie ministrze, proszę o przedstawienie informacji.

#### **Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, temat, który dzisiaj omawiamy, to sprawy związane z infrastrukturą na terenie województwa pomorskiego. Są tutaj dwa punkty, dwie inwestycje, a więc informacja ministra

infrastruktury na temat możliwości modernizacji aktualnego poziomu ruchu, przepustowości oraz stanu technicznego zachodniej obwodnicy Trójmiasta i informacja na temat perspektyw realizacji węzła Straszyn na obwodnicy Trójmiasta.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o inwestycje, o których mowa, chciałbym rozpocząć od tego, że priorytetem dla nas wszystkich jest obecnie zakończenie budowy obwodnicy metropolii trójmiejskiej, co wygeneruje następujące korzyści. Po pierwsze, obniży to poziom natężenia ruchu na zachodniej obwodnicy Trójmiasta. Powstanie alternatywa dojazdu do portu drogą o tej samej wysokiej klasie technicznej. Po trzecie, będzie możliwe przekierowanie ruchu na drogę równoległą w przypadku decyzji o przebudowie zachodniej obwodnicy Trójmiasta.

Co do modernizacji samej zachodniej obwodnicy Trójmiasta, w tym przypadku procedura jest taka, że będziemy wiedzieć o konieczności takiej inwestycji po analizie przeprowadzonej najwcześniej rok po oddaniu do użytku obwodnicy metropolii trójmiejskiej, dlatego że ten czas pozwoli na określenie poziomu natężenia ruchu na obecnie użytkowanej obwodnicy. To pierwszy element, który musi być z tym związany. Takie są rekomendacje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pewnie zaraz pan dyrektor powie więcej o danych technicznych.

Wielokrotnie spotykaliśmy się również z państwem, z posłami. Szczególnie panie posłanki, pani poseł Kołodziejczak i pani poseł Magdalena Sroka, bardzo aktywnie uczestniczyły w spotkaniach na temat węzła Straszyn. W tym przypadku oczywiście jest pewien problem techniczny. O szczegóły poproszę pana dyrektora Kwiecińskiego z GDDKiA i pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza, dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, żeby omówili tę sprawę. W tym przypadku mamy dwa problemy: problem techniczny do rozwiązania na małym obszarze, jeśli chodzi o ten węzeł, i drugi, czyli kwestię administratorów, zarządców dróg, bo są to drogi w zarządzie województwa pomorskiego.

Po naszych spotkaniach poprosiłem GDDKiA o analizę tego, w jaki sposób ten problem rozwiązać, bo rzeczywiście jest problem związany z tym, że tam w tej chwili dochodzi do częstych korków i te korki raczej nie ustaną po wybudowaniu obwodnicy metropolii trójmiejskiej.

Tyle tytułem wstępu, panie przewodniczący, a teraz, jeśli państwo pozwolą, oddam głos zarówno panu dyrektorowi Kwiecińskiemu, jak i dyrektorowi Waszkiewiczowi.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Tak, proszę bardzo, panowie dyrektorowie.

**Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:**

Jeżeli mogę...

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Pan dyrektor Waszkiewicz, proszę.

**Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:**

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o uzupełniające informacje, o które prosili państwo w zaproszeniu na to posiedzenie podkomisji, aktualny stan techniczny zachodniej obwodnicy trójmiejskiej jest taki, że 57,5% tej drogi mamy w stanie pożądanym, 42,5% mamy w stanie ostrzegawczym, a w stanie krytycznym nie mamy tam żadnego odcinka, czyli jest to 0% całego przebiegu drogi. Jeśli chodzi o ostatnie generalne remonty, przeprowadzone były w latach 2000–2024, więc już jakiś czas temu.

Jeśli chodzi o pomiar ruchu na tej drodze, dysponujemy wynikami pomiaru ruchu z przełomu 2022/2021. Poziom ruchu kształtuje się różnie w zależności od poszczególnych pododcinków. Najniższy poziom ruchu mamy na odcinku pomiędzy Gdańsk Chylonia a węzłem Port Gdynia. To 34 798 pojazdów na dobę. Najwyższy poziom ruchu, czyli 97 537 pojazdów na dobę, jest pomiędzy węzłami Gdańsk Lotnisko i Gdańsk Karczemki.

To uzupełniając, jeśli chodzi o stan techniczny drogi. Jeśli chodzi natomiast o węzeł Straszyn, to pan dyrektor Kwieciński...

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

### **Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, uzupełniając informację, powiem, że jeśli chodzi o ten istniejący ciąg – jak przed chwilą pan minister powiedział o tym, skąd jest potrzebny rok czasu – rok jest potrzebny po to, żeby ruch w obszarze aglomeracji ustabilizował się. Wtedy można dokładniej, rzetelniej powiedzieć, jak i ile części tego ruchu przełoży się na nowe węzły, które powstały na OMT, i na nową trasę, nowy przebieg OMT, już w powiązaniu z oddaną do ruchu trasą kaszubską.

Chodzi o to, ile jest lokalnego ruchu, bo to jest najbardziej istotny temat. Bardzo szczegółowo wiemy, jak to zachowa się na modelach globalnych. Ruch lokalny jest elementem, który jest troszeczkę nieprzewidywalny. Ludzkie zachowania wynikają głównie z tego, jak poruszamy się najczęściej w oparciu o to, co w chwili obecnej pokaże nam nawigacja. To będzie bardzo istotne w kontekście tego, jak prognozować ewentualne dalsze działania na istniejącym przebiegu drogi S6, czyli obecnej zachodniej obwodnicy Gdańska, tak, żeby można było dobrać działania adekwatne do tego, jak ten ruch faktycznie się rozłożył, i bardzo precyzyjnie zainterweniować – być może punktowo, być może na dłuższych odcinkach – w te obszary, które faktycznie pozwolą nam to usprawnić.

To pokazała nam kwestia węzła Straszyn. Widzimy, że węzeł Straszyn jest dosyć dużym problemem na sieci, szczególnie teraz, kiedy jeszcze węzeł Gdańsk Południe jest bardzo rozebrany, przebudowywany w środku. Teraz wybudowany jest duży układ objazdowy, żeby można było w środku spokojnie realizować wszystkie obiekty mostowe.

Szczegółowe analizy pokazują nam, że temat węzła Straszyn... Mieliliśmy już przygotowane rozwiązania, które rozwiązywałyby problem z punktu widzenia drogi krajowej, z punktu widzenia drogi S7 i dalszego przebiegu A1 na południe, ale nie rozwiązałyby tego problemu globalnie, tylko niestety przesunęłyby go w troszeczkę inne miejsce. Dlatego zgodnie z prośbą pana ministra szykujemy taki plan i mamy doraźne działania, które można byłoby szybciej wdrożyć i zrealizować.

To zrobienie, przerobienie obecnych rond na węźle Straszyn na ronda turbinowe dwupasmowe tak, żeby te ruchy troszeczkę się od siebie oddzieliły i znacząco usprawniły przepustowość układu lokalnego. Drugim elementem naszego planu jest nasze szersze spojrzenie na ten układ komunikacyjny, poza zarządcę dróg krajowych, czyli właśnie na układ dróg wojewódzkich, na układ dróg powiatowych, na układ dróg gminnych, a nawet na takie szczegóły jak organizacja ruchu na tych drogach, bo mamy tam dużo dróg, które w naszej ocenie po bardzo wstępnych analizach niosą ruch ciężki, a być może częściowe ograniczenie ruchu ciężkiego na tych drogach spowodowałoby znaczne usprawnienie codziennej komunikacji ruchu osobowego, który w tym obszarze jest dominujący.

Planowalibyśmy wyjść z tymi rozwiązaniami na jakieś ewentualne spotkania przede wszystkim z zarządcami dróg. Na przełomie stycznia i lutego pokazalibyśmy, jak widzimy potrzeby przebudowy układu lokalnego, jaka będzie rola generalnej dyirekcji w tym zakresie, jak konieczna jest tutaj współpraca z innymi zarządcami dróg. Wtedy będziemy mieli materiał analityczny, który pozwoli nam rozpocząć rozmowę o tym, jak kompleksowo rozwiązać układ w okolicy Pruszcza Gdańskiego i węzła Straszyn, żeby to nie były działania doraźne, które zlikwidują problem na chwilę, tylko w perspektywie wieloletniej. Układ ten pozwoli na to, żeby ten układ w ogóle funkcjonował.

Tak jak powiedział pan minister, lokalizacyjnie sytuacja jest niestety bardzo trudna, bardzo ciężka. Nabudowało się tam bardzo dużo obiektów. Mamy obiekty typowo usługowe, miejskie, jakieś centrum, małe centra handlowe, Biedronkę, Netto. To wszystko znacząco komplikuje ten układ i to, żebyśmy go w tym miejscu rozbudowali. Dlatego, jak mówię, chcemy spojrzeć na to szerzej, chcemy też spojrzeć na to, co dzieje się na drodze krajowej nr 91, na drodze wojewódzkiej nr 222, o ile dobrze pamiętam numer, na nowym węźle, który powstanie na tej drodze w ramach budowy OMT. Być może trzeba szukać nowego powiązania do tego węzła od strony południowej. Wszystkie elementy chcemy pokazać w materiale analitycznym, z którym będziemy gotowi na przełomie stycznia i lutego. Wtedy już pojedziemy do państwa w teren, do wszystkich zarządców. Spotkamy się na miejscu i będziemy starali się poszukiwać rozwiązania, które, jak mówię, rozwiąże ten problem przede wszystkim kompleksowo, a nie doraźnie, nie lokalnie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję, panie dyrektorze.

Otwieram dyskusję. Na początku oddam głos pani poseł Kołodziejczak, później pani poseł Sroce. Proszę bardzo.

**Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):**

Panie ministrze, państwo dyrektorzy, państwo posłowie, ale przede wszystkim kochani samorządowcy, którzy tutaj przyjechaliście, bardzo dziękuję za kolejne spotkanie i dziękuję za te ostatnie słowa, ale też za słowa pana ministra. Okazuje się, że chodzenie wokół tematu daje pewne efekty. Jesteśmy o małą kroczkę do przodu.

Chcę państwu powiedzieć, że wczoraj mieliśmy spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury i pan minister Klimczak powiedział jedną fantastyczną rzecz. Powiedział to mianowicie do posłów: „Jesteście z terenu. Widzicie, co dzieje się w terenie. Głosy państwa posłów są dla nas najważniejsze, bo wy tam jesteście i widzicie”.

Chciałabym teraz się odnieść do tego, co powiedział pan dyrektor. Dziękuję za to, że jednak uznaliście państwo, że jest to olbrzymie wyzwanie. Przytoczył pan dane, jeśli chodzi o obciążenie rond w Straszynie: ok. 30 tys. pojazdów. Proszę zauważyć, że ten pomiar był robiony w okresie pandemii. Dzisiaj mamy tam spokojnie ok. 50 tys. pojazdów.

Druga kwestia, o której chciałam powiedzieć, jest taka, że choć nie jestem wybitnym specjalistą, obawiam się, że ronda turbinowe... W czasie, kiedy była robiona koncepcja na węzeł zespolony w Straszynie i były pokazane analizy ruchu, okazało się, że jest to jedyna szansa, żeby móc temu jakoś zapobiec, i został wybrany wariant 2. Proszę państwa, dzisiaj mówicie państwo, że na obwodnicy oczekujemy na obniżenie natężenia ruchu po uruchomieniu obwodnicy metropolitalnej. Bardzo się z niej cieszymy, ale już dzisiaj wiemy, bo przecież to wynika z analiz, że z obwodnicy trójmiejskiej ok. 10% pojazdów zjedzie na obwodnicę metropolitalną. Jeśli wiemy, że pas ruchu projektuje się na ok. 35 tys. pojazdów na dobę, a obwodnica Trójmiasta ma dwa pasy ruchu, to wynika z tego, że ok. 70 tys. pojazdów mogłoby swobodnie przejeżdżać po obwodnicy. Dzisiaj z pomiarów ruchu wiemy, że to waha się między... Oczywiście na końcówce w Gdyni to jest sześćdziesiąt kilka tysięcy, ale to jest od 105 tys. do 80 tys. pojazdów na dobę. Proszę państwa, odległość na obwodnicy między pojazdami to jest pół sekundy, czyli jest to zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców.

Pan dyrektor powiedział również, że ok. 40% obwodnicy jest w stanie ostrzegawczym. Tak? Dobrze zapamiętałam? To znaczy, że już musimy reagować.

Panie ministrze, mam prośbę, bo chodzę przy tym temacie od początku, odkąd tylko znalazłam się w parlamencie. Mam propozycję. Bardzo cieszę się, że chcecie państwo przyjechać. Już na państwa czekamy, ale propozycja czy może sugestia jest taka, że przecież nie przychodzimy dzisiaj, żeby mówić o pieniądzach. Mówimy o tym, żebyśmy zastanowili się w naszej obecności nad etapowaniem tego zadania i nad przygotowywaniem dokumentacji. Wiecie państwo, że dzisiaj koncepcja, decyzja środowiskowa to są dwa, trzy lata? Dokumentacja to kolejny rok, dwa lata. W związku z tym o rozpoczęciu prac możemy mówić za cztery, być może za pięć lat. To jest bardzo, bardzo perspektywiczna przyszłość.

Pan dyrektor Czopek pewnie będzie mówił w imieniu zarządu województwa, ale dla nas najbardziej newralgiczną częścią obwodnicy jest pierwszy odcinek: od Rusocina do Karczemek, gdzie droga jest obciążona jak wewnętrzna droga miejska. Żebyśmy nie wiem, co robili i czego się spodziewali po obwodnicy metropolitalnej, proszę mi wierzyć, metropolitalna nie załatwi tego problemu. Dzisiaj grzechem zaniechania byłoby, gdybyśmy nie zaczęli się przygotowywać do poradzenia sobie z tym tematem. Proszę państwa, tam ludzie stoją w korkach już nie tylko w godzinach szczytu. Stoją o godz. 10.00, 11.00, 12.00 i o godz. 18.00 i 20.00. Bardzo uprzejmie więc proszę. Dziękuję za to, co powiedzieli pan dyrektor i pan minister, ale jednocześnie bardzo proszę o przyspieszenie prac koncepcyjnych czy projektowych. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję, pani poseł. Teraz oddam głos pani poseł Magdalenie Sroce.

**Poseł Magdalena Sroka (PSL-TD) – spoza składu podkomisji:**

Panie ministrze, panie przewodniczący, bardzo cieszę się, że już po raz drugi w tej kadencji spotykamy się i rozmawiamy na temat obwodnicy Trójmiasta i węzła Straszyn.

Oczywiście drogowych potrzeb w województwie pomorskim jest zdecydowanie więcej, ale za każdym razem, kiedy tu się spotykamy, rozmawiamy z samorządowcami, którzy przyjeżdżają do Warszawy, ale także z silną reprezentacją parlamentarzystów. Jest z nami również pan minister, poseł Karnowski, jest pan poseł Stanisław Lamczyk, Jarek Wałęsa. Szanowni państwo, to jest niezwykle ważny temat. Myślę, że nie ma osoby z Trójmiasta, która nie wymieniałaby tego problemu jako głównego problemu.

Obwodnica Trójmiasta to obwodnica, której natężenie... Już kilka lat po wybudowaniu okazało się, że tempo przyrostu liczby pojazdów tam jadących zwiększa się z roku na rok, i już w tej chwili jest nie do przyjęcia. Konieczne jest wybudowanie co najmniej trzeciego pasa w jedną i w drugą stronę. Przepraszam, że mówię to wprost, ale myślę, że nam wszystkim i tym, którzy nas słuchają, będzie to najłatwiej zrozumieć i sobie wyobrazić. Dzisiaj doskonale wiemy o tym, że nie wykonamy tej inwestycji z roku na rok, ponieważ uzgodnienia, zgody, to wszystko trwa. Przy naszym drugim, dzisiejszym spotkaniu – bo dzisiaj, jak wspomniałam, spotykamy się w tym temacie po raz drugi – oczekujemy, że określimy, kiedy możemy rozpocząć plany nad koncepcją tego, kiedy rozpoczniemy budowę trzeciego pasa. To już nie jest kwestia odpowiedzi na pytanie „Czy?”, tylko „Kiedy?”. To jest pierwszy temat.

Drugi temat to węzeł w Straszynie, dwa ronda. Nie wiem, czy rozwiązanie, o którym mówił pan dyrektor, czyli podwójne rondo z jednej i z drugiej strony, rozwiąże ten temat. W naszej ocenie na pewno nie możemy czekać do momentu, kiedy zostanie oddany węzeł obwodnicy metropolitarnej i zostanie puszczonego ruch, bo już dzisiaj wiemy, że pojazdy włączające się do ruchu czy jadące obwodnicą metropolitarną to są zupełnie inni kierowcy, jadący w zupełnie innym kierunku niż ci poruszający się węzłem Straszyn. Tam mówimy o tym, że część mieszkańców powiatu gdańskiego, Pruszcza Gdańskiego właśnie tam musi włączać się do ruchu, ale nie jadąc obwodnicą metropolitarną, tylko włączając się do obwodnicy Trójmiasta. W natężeniu ruchu niczego nie zmieni węzeł północny, który będzie oddany.

Oczywiście rozumiem, że każdy, kto obserwuje to z perspektywy mapy czy z perspektywy danych, którymi państwo dysponujecie, może mieć takie, a nie inne wrażenie, natomiast my jeździmy tamtędy codziennie. Jesteśmy tutaj tak liczną reprezentacją samorządową czy parlamentarną nie po to, żeby sobie o tym rozmawiać i potem kolejny raz spotkać się i dalej rozmawiać. Jesteśmy tutaj po to, żeby ustalić konkretny termin, w którym możemy mówić o koncepcji terminowej przebudowy zarówno węzła Straszyn, jak i obwodnicy Trójmiasta.

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Tak jak spotykaliśmy się do tej pory, tak będziemy spotykać się i będziemy panu suszyć głowę, bo to jest jeden z ważniejszych tematów. Dziękuję uprzejmie.

#### **Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję pani posłance. O zabranie głosu proszę pana posła Jarosława Wałęsę.

#### **Poseł Jarosław Wałęsa (KO) – spoza składu podkomisji:**

Chciałem tylko przyłączyć się do tego, co już zostało powiedziane. Mianowicie wydaje mi się, że czekanie na dokończenie obwodnicy metropolitalnej jest całkowicie bezzasadne, bo nie mamy na to czasu. Nasza stara zachodnia obwodnica już w tej chwili wygląda i funkcjonuje... No nie funkcjonuje. To nie jest nawet korek. Tam jest wieczny parking, bo tam cały czas się stoi. Naprawdę nie ma więc na co czekać i nie ma też po co czekać na wyliczenia. Dobrze, że obwodnica metropolitalna powstanie, należy się z tego cieszyć, ale ona nie rozwiąże problemów naszej starej obwodnicy. Trzeba poszerzyć jej przepustowość, trzeba myśleć o trzech pasach w każdym kierunku.

Proszę, żebyście panowie nie patrzyli na to, że jak dokończymy jedną, to zaczniemy myśleć o drugiej. Nie. Musimy myśleć i już w tej chwili planować i przygotowywać się do rozbudowy naszej zachodniej obwodnicy, koniec kropka. Nie wiem, na ile sposobów muszę prosić panów o to, żebyście spojrzeli na to z punktu widzenia mieszkańców.

Na zakończenie powiem, że przypomina mi się, co wydarzyło się z naszą południową obwodnicą. Pamiętam, że już po roku przepustowość wzrosła o 50%, czyli to, co mieliśmy osiągnąć po 7 czy 10 latach, na nowej, południowej obwodnicy, osiągnęliśmy po roku

użytkowania, więc wyliczenia, o których panowie mówią, są niepotrzebne, bo życie weryfikuje to w swój własny sposób i nie jesteśmy przygotowani na to, co czeka nas w przyszłości. Planujemy już w tej chwili, nie czekajmy na koniec rozbudowy.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję, panie pośle. Teraz tak: na początku oddam głos panu staroście Jarosławowi Karnathowi, następnie pani wójt Weronice Chmielowiec, a następnie zastępcy wójta gminy Kolbudy, panu Robertowi Aszykowi. Proszę bardzo, panie starosto.

**Starosta powiatu gdańskiego Jarosław Karnath:**

Szanowni państwo, chciałbym dołączyć głos z serca powiatu gdańskiego, z miasta Pruszcza Gdańskiego, a także z najbliższych przyległych gmin, z prośbą o terminowość. Panie dyrektorze, użył pan sformułowań „stabilizacja” i potem „zbadamy”. Pragnę zapewnić, że od naszego ostatniego spotkania tu, dokładnie w tym miejscu, tej stabilizacji niestety nie ma, a odczuwamy coraz większy dyskomfort komunikacyjny. Rozwój urbanistyczny naszego powiatu, rozwój komunikacyjny powoduje, iż naprawdę zaczynamy się dusić. Myślę, że obszar, o którym wspominamy: miasto, powiat Gdański, a także węzeł Straszyn bądź już niedaleko węzeł Kowale – idę troszeczkę dalej – jest w obszarze krytycznym, o którym wspominał pan dyrektor. Bardzo więc o to prosimy.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo, panie starosto. Proszę panią wójt.

**Wójt gminy Pruszcz Gdański Weronika Chmielowiec:**

Dziękuję bardzo przede wszystkim pani poseł Kołodziejczak za zaproszenie. Szanowni państwo, panie ministrze, ja wypowiem się w może troszkę ostrym tonie, ale taka jest moja rola, bo jestem emisariuszem moich mieszkańców.

Pani Magdalena Kołodziejczak mówiła już o badaniach ruchu, więc nie będę powtarzać, ale chcę państwu przypomnieć pewną sytuację, która miała miejsce na naszej obwodnicy, na węźle, o którym mówimy, a właściwie w tym najbardziej zakorkowanym miejscu. Karambol, który zdarzył się jesienią tego roku, wydarzył się właśnie na obwodnicy o godz. 23.00. O godz. 23.00 był tam korek. Gdyby nie było tak potężnego ruchu, kierowca nie staranowałby 20 aut, bo obudziłby się na barierce, a nie na 20 samochodach osobowych. W związku z tym, proszę państwa, ten ruch jest naprawdę potężny.

Nie jest winą naszych mieszkańców i naszej gminy, że ona leży przy zbiegu dwóch – a za chwilę trzech – obwodnic, że to właśnie ta inwestycja wymusiła wcześniej wybudowanie dwóch tak ciasnych rond w Straszynie, które od samego początku były wąskim gardłem i przynosiły tylko kłopoty.

Chcę państwu powiedzieć jeszcze coś ważnego. Mówiłam to tutaj na poprzednim posiedzeniu. Jesteśmy w trakcie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego dla ogromnej, 400-hektarowej działki na terenie gminy Pruszcz Gdański. Ma tam powstać park technologiczny. Mam nadzieję, że temat jest panu ministrowi znany, bo są w to włączone również władze rządowe. Proszę państwa, nie wyobrażam sobie, że będziemy czekać na jakieś badania ruchu rok po oddaniu metropolitalnej obwodnicy. Jak wyobrażamy sobie jeździć do inwestycji, która powstanie na 400 hektarach? Rowerami Mevo? Przecież musimy zrobić coś wcześniej.

Bardzo proszę o zachowanie zdrowego rozsądku przy tych inwestycjach drogowych, bo to może skończyć się dla nas tak, że żadna inwestycja tam nie powstanie, bo inwestor stwierdzi, że jego pracownicy nie dojadą do pracy. Dlatego moja gorąca prośba jest taka, żeby pochylić się nad tym i przyspieszyć prace. To jest bardzo ważne dla nas, dla moich mieszkańców, którzy codziennie przejeżdżają przez tę drogę. Nie zgodzę się z tym, że jest to problem lokalny. Właściwie już dzisiaj można tam mówić o tranzycie, bo przez węzeł Straszyn podróżują nie tylko mieszkańcy mojej gminy, nie tylko mieszkańcy powiatu gdańskiego, ale także mieszkańcy innych powiatów, którzy jadą do pracy, na uczelnię, do szkoły na terenie miasta Gdańska i miasta Pruszcza. To już naprawdę osiągnęło takie rozmiary, że czasami mamy problem z tym, że nie może przyjechać pogotowie czy straż pożarna, ponieważ ruch jest tam tak gęsty, że nie ma nawet gdzie zjechać. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję, pani wójt. Proszę o zabranie głosu pana Roberta Aszyka, zastępcę wójta gminy Kolbudy.

**Zastępca wójta gminy Kolbudy Robert Aszyk:**

Dzień dobry państwu. Dziękuję serdecznie pani poseł Magdalenie Kołodziejczak za zaproszenie na dzisiejsze spotkanie.

Proszę państwa, w imieniu mieszkańców gminy Kolbudy chciałbym troszkę cofnąć się historycznie. Dokładnie pamiętam zdarzenia, które miały miejsce w 2010 r., kiedy w gminie Kolbudy odbyły się konsultacje na temat przebiegu obwodnicy metropolitalnej. Już wtedy przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad mówili, że obwodnica, która powstanie, nie zabierze ruchu z dzisiejszej trójmiejskiej obwodnicy. Dlatego w imieniu mieszkańców gminy Kolbudy pytam, kiedy będzie przebudowa węzłów, o których mówili tu koleżanki i koledzy, oraz węzła w Kowalach. Kiedy w 2010 r. jako samorządowcy proponowaliśmy, aby do istniejącej obwodnicy trójmiejskiej dołożyć trzeci pas ruchu w jedną i w drugą stronę, słyszeliśmy, że nie da się. Dzisiaj wracamy do tego tematu i mówimy, że może będzie plan i będzie koncepcja. Dlatego, panie ministrze, jeszcze raz ponawiam swoje pytanie: Kiedy będą kolejne spotkania, ale już z konkretnymi decyzjami i realizacjami? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo, panie wójcie. Teraz chciałbym oddać głos panu ministrowi Jackowi Karnowskiemu.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Jacek Karnowski:**

Dzień dobry. Jestem w trochę dziwnej sytuacji, ale postaram się być obiektywny. Słuchajcie, akurat ja częściej jeżdżę tą obwodnicą na północ. Generalnie tam nie ma problemu. Obiektywnie biorąc, można by powiedzieć, że problem jest na południe od Gdańska Głównego, gdzie jeżdżę dużo rzadziej, tak że to jest bardzo obiektywna opowieść.

Z tego, co pamiętam, jak rozmawialiśmy ostatnio, mówiliście państwo, że przyjrzyjcie się koncepcji – teraz nie chciałbym się pomylić – tam, gdzie jest olbrzymia koncepcja w Straszynie, i że na wiosnę będziemy rozmawiali na temat tego, czy moglibyśmy w pilnym trybie przystąpić do przebudowy Straszyna. To jest rozmowa z panami, jak i z panem ministrem Klimczakiem. Rozumiem, że poza wszelkimi koncepcjami i dywagacjami umawialiśmy się, że będziemy rozmawiać o takiej przebudowie węzła Straszyn, żeby jednak doprowadzić do jakiegokolwiek udroźnienia, i druga rzecz: że będziemy robić koncepcję trzeciego pasa. Przyjdzie 2030 r., kiedy ten plan będzie skończony, i będziemy mieć z tym problem.

Mam więc nadzieję, że nasze ustalenia są aktualne co do tego, że trzeba jeszcze raz przepatrzeć węzeł Straszyn, żeby nie budować tego tak jak dużego węzła Karwiny, tylko żeby pójść w kierunku rozsądnego mniejszego węzła, który to udroźni, i jednak przystąpić do koncepcji ogólnej, ale nie czekając na obwodnicę metropolitalną, bo to nam opóźni sprawę.

Rozumiem, że od naszego ostatniego spotkania nic się nie zmieniło i dalej jesteśmy na etapie tego, że jednak przepatrujemy z dyrekcją generalną węzeł Straszyn i przymierzamy się do rozładowania chociażby tego pierwszego punktu, a potem do rozpatrzenia dwóch następnych, chyba że coś się zmieniło, ale myślę, że nic się nie zmieniło, że tak się umówiliśmy i tak jest. To tyle. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję, panie ministrze. Pan poseł Lamczyk, proszę bardzo.

**Poseł Stanisław Lamczyk (KO) – spoza składu podkomisji:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, podobnie jak minister Karnowski, też dojeżdżam z północy, ale jak jadę w tę stronę, zawsze wpadam tam w korki. Jak nie wiadomo, jak się objeżdża, to zawsze te korki są. Nie o tym chciałem jednak mówić.

Chciałem poruszyć jeszcze jedną sprawę. Panie ministrze, w tych wszystkich modelach jeszcze jeden element nie jest brany pod uwagę. Mianowicie rozpoczyna się teraz projektowanie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i węzeł będzie właśnie na Kowalach. To wygeneruje dodatkowy potok pasażerów. Wiem, jaki jest potok pasażerów do Pomorskiej Kolei Metropolitalnej czy do Kartuz. Ich cały czas przybywa. Tam będzie tak samo, bo ludzie będą

chcieli zjechać na dół czy jechać do Gdyni właśnie koleją metropolitalną. Dlatego będzie dodatkowy potok pasażerów, samochodów, ludzie będą chcieli tam dojechać. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. O zabranie głosu proszę pana Krzysztofa Czopka, dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

**Dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Krzysztof Czopek:**

Pani poseł, bardzo dziękuję za zaproszenie. Dziękuję również panu ministrowi za informację, którą przedstawił.

Chyba nie jest jakąś wielką sprawą czy niespodzianką, że nie jesteśmy usatysfakcjonowani odpowiedzią. Jeśli chodzi o uzupełnienie tego, co pan dyrektor wcześniej przedstawiał, i informacje na temat stanu technicznego, to ostatni remont generalny był przeprowadzony w latach 2000–2004, czyli już 20 lat temu.

Jeśli chodzi o natężenie ruchu, 87 tys. na dobę to jest trzecie miejsce w kraju, po S8 i A4, gdzie natężenie wynosi 10 tys. i są, zdaje się, trzy pasy. Nie ulega więc wątpliwości, że tutaj powinna zapalić się lampka alarmowa.

Nie chcę powtarzać argumentów, o których mówili przede mną pani Magdalena Sroka i pan Stanisław Lamczyk, i tego wzmacniać, natomiast jeżeli mógłbym przedstawić stanowisko, to są cztery równoległe tematy. Pierwszy jest taki, że na pewno potrzebny jest trzeci pas obwodnicy. To nie ulega wątpliwości. Niezależnie od tego, czy potrzebujemy go za rok, czy będziemy go potrzebowali za trzy czy za cztery lata, już dzisiaj powinno być wpisane, że to jest *must have*.

Kolejna rzecz to trzy węzły, które są na tej obwodnicy. Nie chcielibyśmy się licytować, który jest ważniejszy. Nie ma dzisiaj pana prezydenta Grzelaka, który na pewno mówiłby o Szadółkach. Nie ma, ale oczywiście Straszyn czy węzeł Kowale, który jest pośrodku... Te wszystkie trzy węzły są tak samo ważne. To też nie ulega wątpliwości. Jak mówiłem, przy trzecim pasie obwodnicy to jest *must have* i powinniśmy to zrobić niezależnie od tego, co wyjdzie nam z badań na temat ruchu, i tego, co zabierze obwodnica metropolitalna. Już dzisiaj powinniśmy zabezpieczać tereny i dokumentację, które posiadamy. Przecież jest dokumentacja czy koncepcja na Straszyn. Jeśli chodzi o Kowale, mamy gotową koncepcję razem z decyzją środowiskową, co powoduje, że można byłoby nawet przystąpić do „zaprojektuj i wybuduj”. Według informacji, które posiada Gdańsk, dokumentacja na węzeł na Szadółkach jest praktycznie gotowa do realizacji.

Czego potrzebujemy? Potrzebujemy tego, żeby wspólnie usiąść przy stole i zacząć sobie układać pewien harmonogram, przede wszystkim zabezpieczać tereny pod trzeci pas, bo tam wszystko rozbudowuje się tak intensywnie, że za chwilę będą poważne napięcia społeczne, kiedy trzeba będzie wchodzić ze ZRID-ami na trzeci pas. Oczywiście nie ulega wątpliwości, że ruch tutaj wzrośnie, dlatego że Straszyn, Kolbudy czy Kowale będą olbrzymim generatorem ruchu. Tam mieszkalnictwo tak się rozwija, że pewne jest to, że będziemy tam mieli problemy.

W związku z tym prosiłbym o to, żeby wyznaczyć jakiś zespół do tego, żebyśmy mogli usiąść w roboczym trybie, już zacząć planować z oddziałem generalnej dyrekcji w Gdańsku kolejność robót i wyznaczyć sobie pewne zadania, nie czekając na to, co będzie po obwodnicy metropolitalnej. Chcielibyśmy – i jest to stanowisko województwa – rozmawiać kompleksowo, nie o pojedynczym węźle, tylko o całości. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo. Na koniec oddam głos panu ministrowi. Proszę bardzo, panie ministrze. Czy chce pan się odnieść?

**Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:**

Dziękuję uprzejmie. Było bardzo dużo głosów. Proszę państwa, zacznijmy od tego, że jesteśmy po to, żeby realizować potrzeby społeczne, potrzeby mieszkańców. Doskonale rozumiem państwa głosy, tylko że musimy to zrobić w uporządkowany sposób i w granicach norm prawnych i norm finansowych.

Zacznijmy od tego, że na przełomie stycznia i lutego, tak jak zapowiedział pan dyrektor, będzie koncepcja przebudowy węzła Straszyn. Wtedy siądziemy i koncepcja ta będzie przedstawiona.

Proszę państwa, co do przebudowy, modernizacji obwodnicy, bardzo szacunkowe koszty mówią o tym, że inwestycja ta mogłaby kosztować nawet ok. 4 mld zł. Koszty przygotowawcze szacujemy na ok. 80–90 mln zł. Bazujemy – zarówno ministerstwo, jak i dyrekcja generalna – na „Rządowym programie budowy dróg krajowych do 2030 r.”. W tym rządowym projekcie nie ma zapisanego takiego zadania. Formalnie w tym momencie możemy więc mówić tylko i wyłącznie o bardzo ogólnych koncepcjach, bo nawet nie mamy zabezpieczonych środków na działania przygotowawcze związane z dokumentacją tego zadania. Mówię tylko o tym, jak wygląda stan faktyczny.

Warto również powiedzieć, że strategicznym zadaniem, jeśli chodzi o państwa region, ale nie tylko, bo mówimy o zadaniu strategicznym dla polskiego państwa, jest budowa drogi czerwonej. Droga czerwona jest wpisana do programu. Tam są zapisane 2 mld zł. Według naszych szacunków potrzeba już ok. 5 mld zł. Na to również musimy znaleźć finansowanie.

Mówię o tym wszystkim po to, żeby uzmysłowić państwu, że nie jest tak, że ktoś tutaj nie chce robić pewnych zadań, tylko po pierwsze musimy formalnie wpisać to do planu. W ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r.” rzeczywiście jesteśmy bliżej końca, bo plan jest do 2030 r. z perspektywą do 2033 r., ale już dziś w ministerstwie zastanawiamy się i przygotowujemy się do tego, jaki ma być kolejny program rządowy. Myślę, że ta inwestycja powinna znaleźć się w kolejnym programie rządowym, żeby uzyskać finansowanie na ten cel.

Dlatego była mowa o tym, że przyszły rok, czyli ten, który właściwie będzie już za kilka, kilkanaście dni, jest tak kluczowy. Po pierwsze, co pięć lat odbywa się w Polsce ogólnopolski pomiar natężenia ruchu drogowego na wszystkich drogach krajowych, ale nie tylko na drogach krajowych, bo także na drogach wojewódzkich. Intuicyjnie mówicie państwo o tym, że są korki, że jest duży ruch. Powiem szczerze, że równie duży ruch mamy na autostradach. Będziemy musieli budować trzecie pasy także na autostradzie A4 Wrocław – Katowice – Kraków, na innych odcinkach autostrad. To jest powszechne zjawisko. Musimy się z tym zmierzyć. Oczywiście szanuję to, co państwo mówicie, i przyjmuję, że to jest problem do rozwiązania. Wracając natomiast do tego zadania, pomiar krajowy da nam odpowiedź na to, jaki faktycznie jest ruch, gdzie są kluczowe miejsca, które są zdecydowanie do rozwiązania.

Jeżeli zaś chodzi o drogę metropolitalną, na to też państwu nie odpowiem, bo choć wynika to z pewnych analiz, to oczywiście życie zweryfikuje, czy oddana w przyszłym roku droga metropolitalna – bo oddanie jej do użytku planujemy pod koniec przyszłego roku – w jakiś sposób rozwiąże te problemy, czy nie. Analizy są takie, że część ruchu zostanie przejęta.

Wracając do głównego tematu, rozumiem, że trzeci pas jest w tej chwili kluczowy, żeby się do tego przygotować. Na pewno w przyszłym roku generalna dyrekcja może opracować taką koncepcję modernizacji, przebudowy. Musimy natomiast znaleźć źródło finansowania również na te prace dokumentacyjne. To nie są, że tak powiem, tanie rzeczy, bo, jak powiedziałem, szacunkowo to ok. 80, 90 mln zł na przygotowanie dokumentacji, natomiast później trzeba znaleźć finansowanie pewnie już w nowym programie.

Przyjmujemy więc państwa wnioski, natomiast bądźcie świadomi, że to nie stanie się natychmiast. Dlatego mówimy o tym, że jakimś rozwiązaniem tymczasowym jest otwarcie drogi metropolitarnej, że jakimś rozwiązaniem będzie koncepcja węzła Straszyn. Spróbujmy na razie małymi krokami zrobić to, co możemy. Oczywiście będziemy przygotowywać się do tego, żeby ten problem rozwiązać kompleksowo, bo z badań pewnie wyjdzie to, że modernizacja zachodniej obwodnicy jest koniecznością.

Nie wiem, czy pan dyrektor chciałby jeszcze coś dodać. Jeszcze pan dyrektor Kwieciński.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

To już króciutko, panie dyrektorze, bo zaczyna się kolejne posiedzenie.

**Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:**

Dobrze. To tylko dosłownie dwa zdania, jeszcze rozszerzając troszeczkę tę wypowiedź. To jest właśnie kwestia tego. Potocznie mówimy, że to jest trzeci pas. Cały układ lokalny, zbiorcze drogi rozprowadzające, łączące te węzły to musi być kompleksowy układ, który po prostu będzie działał. Trzeci pas to jest hasło, a tak naprawdę chodzi o rozbudowę powiązań lokalnych, być może o zespolenie ze sobą niektórych węzłów. Po to potrzebne są nam szczegółowe badania, żeby wiedzieć, jak to zrobić, co z czym powiązać, żeby to miało szansę funkcjonować w wieloletniej perspektywie. Dziękuję.

**Posel Magdalena Sroka (PSL-TD) – spoza składu podkomisji:**

Przepraszam, ale ten trzeci pas już jest na wielu odcinkach tej obwodnicy. To jest po prostu kwestia stworzenia pełnej koncepcji rozbudowy w całości.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję. Dziękuję, pani poseł. Jeszcze pani poseł Kołodziejczak. 30 sekund, pani poseł.

**Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):**

Proszę państwa, bardzo dziękuję za to spotkanie. Panie ministrze, panowie dyrektorzy, dziękuję za panów obecność. Dziękuję za tę nitkę nadziei. Proszę państwa, to, że 19 grudnia, tuż przed świętami, przyjechali samorządowcy i są tak licznie zgromadzeni posłowie, pokazuje, że rzeczywiście jest to sprawa, którą musimy załatwić. Mam nadzieję, że będziemy we wspólnym dialogu. Pozwólcie państwo, że wszystkim państwu będę życzyła zdrowych, spokojnych świąt. Niech nowy rok przyniesie nam pomysł na rozwiązanie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo.

**Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:**

Dziękuję. Jeśli można, ja również przekażę najlepsze życzenia świąteczne. Może umówmy się tak, że jeżeli będziemy mieli koncepcję na przełomie stycznia i lutego, wtedy spotkamy się w takim gronie i być może będą już znane nowe propozycje związane z obwodnicą zachodnią.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję. Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Dziękuję, panie ministrze, że uczestniczył pan w posiedzeniu podkomisji. Dziękuję wszystkim gościom.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.