

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 12)
z dnia 3 czerwca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 12)

3 czerwca 2025 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:

– omówienie założeń projektu oraz przebiegu i budowy drogi ekspresowej S11 w województwie śląskim na odcinku Radzionków – Piekary Śląskie w kontekście połączenia z autostradą A1 i drogami lokalnymi.

W posiedzeniu udział wzięli **Katarzyna Kościeszka** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Bartosz Skawiński** zastępca burmistrza miasta Tarnowskie Góry wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Szeremeta** zastępca burmistrza miasta Radzionków, **Krzysztof Ślusarczyk** zastępca prezydenta miasta Piekary Śląskie, **Adrian Blondzik** zastępca wójta gminy Świerklaniec wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Ulitzka** naczelnik Wydziału Transportu w Urzędzie Miejskim w Bytomiu oraz **Marcin Domański** zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu Urzędu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **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.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie omówienie założeń projektu oraz przebiegu i budowy drogi ekspresowej S11 w województwie śląskim na odcinku Radzionków – Piekary Śląskie w kontekście połączenia z autostradą A1 i drogami lokalnymi.

Szanowni państwo, witam również samorządowców. Witam przewodniczącego Komisji Infrastruktury, pana Mirosława Suchonia. Witam też pana posła Łukasza Ścieborowskiego, który był inicjatorem zwołania posiedzenia podkomisji w tym temacie, dlatego na początku oddam mu głos.

Poseł Łukasz Ścieborowski (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Drodzy samorządowcy, szanowni państwo, faktycznie poprosiłem pana przewodniczącego podkomisji o zajęcie się tym tematem. Jest on istotny z punktu widzenia nie tylko zainteresowanych gmin, których przedstawicieli, wóldarzy dzisiaj gościimy, ale praktycznie całego regionu aglomeracji śląskiej, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i województwa.

Prosiłbym – mówię to zwłaszcza do osób spoza naszego terenu, a jestem posłem reprezentującym okręg katowicki – żeby patrzeć na ten temat nie tylko przez pryzmat jednego czy dwóch miast, ale całej aglomeracji i województwa śląskiego, bo mówimy tu o drodze ekspresowej S11, czy o początku, czy o końcu, w zależności, jak spojrzymy, bo przebieg jest od Kołobrzegu przez Wielkopolskę aż na Śląsk. Dotychczasowa DK11 kończy się czy też zaczyna się w Bytomiu, a przyszła eska obok – blisko, bo to praktycznie różnica kilku kilometrów – ma zaczynać się na węźle. Mówię przynajmniej o obecnym wariantcie z autostradą A1.

Temat funkcjonuje tak naprawdę od kilkunastu lat, odkąd pojawił się temat budowy drogi ekspresowej S11. W ostatnim czasie dość przyspieszył, bo mamy już warianty, które były przedstawione samorządowcom. Jak nie byłem posłem, zajmowaliśmy się tym tematem wspólnie z radą miasta nie tylko w Piekarach Śląskich, ale zdaje się, że też Bytom czy inne gminy podejmowały uchwały w tym temacie.

To jest temat, który omawiamy dzisiaj, ale on będzie rzutował na przyszłość naszych miast, m.in. Piekary Śląskich, Bytomia, Radzionkowa, Świerklańca, ale dalej też: Chorzowa, Katowic i praktycznie całej aglomeracji. To, jakie warianty powstaną dzisiaj i w dalszej kolejności jakie powstaną projekty tej drogi, a zwłaszcza połączeń z drogami lokalnymi – będę je umownie nazywał drogami lokalnymi, ale są tam też drogi wojewódzkie i drogi gminne – będzie rzutowało na to, co w tych miastach będzie się działo w perspektywie kilkunastu lat, kiedy ta droga ekspresowa faktycznie powstanie.

Jeżeli dzisiaj nie uwzględnimy postulatów, o których mówią miasta, a zwłaszcza Piekary Śląskie i Bytom – mówię o dużych miastach na odcinku Świerklaniec – Piekary Śląskie – to w przyszłości obudzimy się w sytuacji, kiedy te miasta będą zakorkowane, nie będą spełniały swojej roli. Droga ekspresowa S11 może więc stać się przekleństwem, a nie udogodnieniem, nie czymś, co ma służyć szybkiemu, sprawnemu transportowi z południa na północ Polski.

Jak mówiłem, poprzez uchwały, pisma prezydentów, burmistrzów czy wójtów gminy te wielokrotnie wyrażały te stanowiska. Pojawiły się tam warianty przebiegu tej drogi i uwagi były praktycznie do wszystkich. Jeden wariant był brany pod uwagę przez zainteresowane gminy, też z pewnymi modyfikacjami, o czym, jak myślę, przedstawiciele powiedzą. Jak wiemy – przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad czy ministerstwo pewnie o tym powiedzą – teraz jest wyłoniona firma, która tworzy projekt tych wariantów. Proszę mnie poprawić, jeżeli coś mylę. Na podstawie tego będą robione projekty. Jak powstaną projekty i warianty, tak będzie to decydowało o przyszłości naszych miast, o rozwoju i o tym, żeby to było funkcjonalne.

Oczywiście w tym wszystkim pojawia się temat kosztów. Oby jednak nie było sytuacji, że wybudujemy, a potem przyjdzie alternatywa taka, że coś trzeba będzie przebudowywać i zmieniać, bo tego będzie wymagała sytuacja. Być może więc teraz opłaca się to zrobić raz a porządnie, uwzględniając interesy zainteresowanych gmin, ich rozwój, interesy przedsiębiorców, którzy tam są, mieszkańców. Mówimy nie o jakimś terenie w środku lasu, tylko o terenie w ścisłej aglomeracji, w ścisłej zabudowie miast, które funkcjonują, mają kilkadziesiąt czy nawet po kilkaset tysięcy mieszkańców, jak Katowice.

Jest to więc naprawdę poważna sprawa, dlatego dziękuję samorządowcom, że odpowiedzieli na zaproszenie i pojawili się na posiedzeniu podkomisji, aby wyrazić swoje obawy i oczekiwania. Mam nadzieję, że ministerstwo i generalna dyrekcja, a zwłaszcza podmiot, który wykonuje te warianty, wezmą je pod uwagę. Tak jak mówię, kwestie finansowe oczywiście są ważne, ale muszą być ważne także interesy zainteresowanych gmin, przez które ta droga będzie przebiegać. To jest oczywiście część tych tematów, które były w przypadku drogi S11 na Śląsku, bo tam jeszcze był temat przebiegu przez powiaty tarnogórski, lubliniecki, ale dziś chciałbym, żebyśmy skupili się na kwestii odcinka Świerklaniec – Piekary Śląskie.

Jest jeszcze inny wątek – chyba też tu wybrzmi – w kwestii tego, co właśnie stało się w Chorzowie z zamknięciem estakady. To też pokazuje, jak duże problemy cały ten układ komunikacyjny może rodzić w przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Szanowni państwo, rozpoczniemy od informacji Ministerstwa Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Później oddam głos państwu posłom, a następnie gościom, czyli naszym samorządowcom. Oddaję głos pani Katarzynie Kościesz, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w MI.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Katarzyna Kościesz:

Dzień dobry. Witam wszystkich państwa. Dziękuję za udzielenie głosu, ale od razu przekażę go GDDKiA, która bezpośrednio nadzoruje realizację zadań, z prośbą o zaprezentowanie tematu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Przekazuję głos przedstawicielom GDDKiA. Wiem, że będzie prezentacja, którą będziecie państwo mogli obejrzeć na ekranach.

Zastępca dyrektora Oddziału ds. Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Katowicach Zbigniew Szweda:

Dzień dobry, witam państwa serdecznie. Nazywam się Zbigniew Szweda. Pełnię funkcję zastępcy dyrektora Oddziału ds. Inwestycji katowickiego oddziału GDDKiA. Mam na dzień dzisiejszy przygotowaną krótką prezentację odnośnie do S1 przebiegającej przez teren województwa śląskiego.

Aktualnie na terenie województwa śląskiego mamy w przygotowaniu 64 km budowy drogi S11. Odcinek ten został podzielony na trzy pododcinki. Jeden odcinek to odcinek od granicy województwa opolskiego do granicy powiatu lublinieckiego i tarnowskiego. Długość tego odcinka to 28 km. Etap przygotowania to opracowanie STEŚ. W 2018 r. wyłoniliśmy wykonawcę opracowania studium techniczno-ekonomicznego, z którym podpisaliśmy umowę na realizację tego studium. Biuro rozpoczęło pracę i w czerwcu 2023 r. został złożony wniosek o decyzję środowiskową.

W ramach opracowania powstały cztery warianty. Zamawiający rekomendował do uzyskania decyzji wariant C, tzw. zielony, ale niestety w styczniu tego roku regionalna dyrekcja ochrony środowiska poinformowała, że ten wariant nie ma możliwości realizacji ze względu na to, że droga przechodzi przez obszary cenne środowiskowo, i wskazała, że rekomendowany jest wariant D, fioletowy. Jako zamawiający zgodziliśmy się z RDOŚ i wyraziliśmy zgodę na dalsze procedowanie decyzji środowiskowej.

Drugi odcinek to odcinek o symbolu 2.1. Jest to odcinek o długości 31 km. Był on realizowany w ramach tej samej umowy z wykonawcą Complex Projekt, biuro projektowe z Katowic. Data podpisania jest ta sama co wcześniejszego odcinka. Tutaj wniosek o decyzję środowiskową został złożony we wrześniu 2023 r. Jest to odcinek od granicy powiatu lublinieckiego do węzła Radzionków. Dla tego odcinka planowane jest wydanie decyzji środowiskowej w lipcu, może we wrześniu, powiedzmy: po wakacjach. Liczymy na to, że uda się uzyskać decyzję środowiskową.

Trzeci odcinek to odcinek o symbolu 2.2. Jest to odcinek od węzła Radzionków do węzła Piekary Śląskie. Jeśli chodzi o samo STEŚ, zostało ono przygotowane w ramach wcześniejszej – zacytowanej – umowy. Tutaj również przygotowaliśmy elementy rozwiązania węzła w ramach koncepcji STEŚ... rozwiązania węzła Piekary Śląskie. Tutaj były trzy warianty geometrycznych rozwiązań węzła Piekary Śląskie, jednak z uwagi na to, że wszystkie rozwiązania geometryczne, które na etapie STEŚ zostały zaproponowane, rodziły pewne problemy ruchowe, które zauważyliśmy, działając równolegle, jako zamawiający postanowiliśmy zlecić kolejny etap prac, czyli elementy koncepcji programowej, żeby móc uszczegółowić te rozwiązania i żeby rozwiązania te były wypracowane na tyle, żeby węzeł Piekary Śląskie był zaprojektowany geometrycznie w taki sposób, żeby nie tworzyły się zatory i korki. To we wcześniejszych rozwiązaniach wskazywało na to, że węzeł będzie jednak niewydolny.

Tutaj widzimy graficznie nasz odcinek, którym jesteśmy zainteresowani. Na niebiesko mamy autostradę A1, mamy węzeł Piekary Śląskie. Projektowana droga S11 jest na czerwono. Od węzła Piekary Śląskie pokrywa się z DW911 do ul. Pod Lipami, gdzie przebiega następnie wzdłuż drogi DW911 do węzła Radzionków.

Dlaczego zlecieliśmy te elementy koncepcji programowej i jakie są założenia projektowe tej koncepcji programowej? Powodem decyzji była poprawa przepustowości węzła Piekary Śląskie. W ramach tego zadania wykonawca dokumentacji projektowej zobligowany został do zaprojektowania minimum trzech nowych wariantów rozwiązań geometrycznych zintegrowanego węzła. W wariantcie I został zobowiązany do odseparowania układu lokalnego od ruchu tranzytowego w relacjach S11 – A1. Włączanie, wyłączanie ruchu lokalnego do projektowanej drogi ekspresowej S11... Ruch dodatkowych jezdni nie powinien przeplatać się z ruchem tranzytowym. To jest istota: żeby ruch tranzytowy mógł zostać bezpośrednio wyprowadzony i wprowadzony. Takie rozwiązanie powinno korzystnie wpływać na przepustowość całego węzła.

Wariant II polega na modyfikacji wariantu III opracowanego na etapie studium techniczno-ekonomicznego z poprawą przepustowości węzła poprzez obciążenie ronda zlokalizowanego w DW11 na ul. Bytomskiej.

Wariant III to możliwość zaprojektowania czy zaproponowania przez biuro projektowe rozwiązań, które może w swoich rozwiązaniach ma jeszcze lepsze rozwiązania, które tutaj wskazaliśmy.

Proszę państwa, tutaj mamy pomiary ruchu. To widzimy na tym slajdzie. Mamy informacje, skąd biorą się te kłopoty. Na dzień dzisiejszy średni dobowy ruch na DW911 na południe od węzła Piekary Śląskie w stronę Bytomia i Chorzowa jest na poziomie 44 tys. Na północ jest

gdzieś na poziomie 19,7 tys. pojazdów. Autostrada A1 na dzisiejszy dzień ma natężenie w stronę Częstochowy wynoszące 33 tys. pojazdów, a w stronę Gliwic 39 tys. pojazdów.

Sytuacja wygląda jednak zupełnie inaczej, jeżeli popatrzymy na prognozy. Tutaj mamy prognozy na 2052 r. Jak spojrzymy na ten slajd, zobaczymy, że natężenie ruchu na DW911 w 2052 r. wynosić będzie 61 tys. Na S11, która będzie przechodzić po drodze DW911, mamy prognozę 46 tys. Na autostradzie w kierunku Częstochowy będzie przyrost do 42 tys., a w kierunku Gliwic do 46 tys.

Co zamierzamy jeszcze zrobić i na jakim jesteśmy etapie? Aktualnie trwają dalsze analizy geometrii węzła Piekary Śląskie wraz z analizą przepustowości i mikrosymulacjami ruchu wszystkich przyjętych wariantów węzła, prace związane z rozpoznaniem i badaniem podłoża gruntowego, spotkania informacyjne ze społeczeństwem w każdej gminie, przez obszar której przebiegają rozpatrywane warianty. Jeżeli zaistnieje taka potrzeba, będą również przygotowywane materiały do decyzji środowiskowej z uwagi na to, że decyzja, która zostanie wydana, może jednak nie obejmować obszaru, który zostanie wskazany przez biuro, które opracowuje nowe rozwiązanie w ramach elementów koncepcji programowej. Wśród kolejnych kroków są również pozostałe opracowania wchodzące w skład elementów koncepcji programowej. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, oddam teraz głos paniom i panom posłom. Kto chciałby zabrać głos?

Dobrze. Pan przewodniczący proponuje, że zaczniemy od strony samorządowej. Proszę bardzo, kto z państwa chciałby zabrać głos? Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Naczelnik Wydziału Transportu w Urzędzie Miejskim w Bytomiu Krzysztof Ulitzka:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, dziękuję za głos. Szanowni państwo posłowie, panie posłanki, goście, pani minister, panie dyrektorze, panowie prezydenci, przyjechalśmy do państwa z prośbą o to, żeby rozważyć możliwość przedłużenia drogi S11 do drogi nr 79 w Bytomiu, czyli dokładnie ten odcinek, który wskazał pan dyrektor, od Piekar Śląskich w śladzie drogi DW911. Jak wskazały opracowania pana dyrektora, tam jest największe natężenie ruchu. Jeśli ministerstwo zaplanuje, przygotuje i wybuduje teraz drogę ekspresową, która skończy się na węźle w Piekarach Śląskich, cały Bytom i całe Piekary Śląskie zostaną całkowicie zakorkowane, nie będzie absolutnie żadnego przejazdu.

Na korzyść wariantu, który proponujemy, przemawia też to, że z drogi A1 nie ma bezpośredniego połączenia do Katowic. Jak państwo wiecie, bo pewnie każdy z państwa podróżuje na Śląsk, są drogowskazy, natomiast niekoniecznie można dojechać bezpośrednio do Katowic A1. Trzeba albo jechać do Gliwic i wracać autostradą A4, albo przejechać przez naszą konurbację śląską. Jeśli zakończylibyśmy te prace i budowę drogi w Piekarach Śląskich, z całą pewnością zostaniemy zakorkowani w całej części północno-zachodniej aglomeracji, bo po prostu nie ma jak stamtąd uciec, ewakuować się z tamtego odcinka.

Przypomnę, że w Radzionkowie jest duża baza paliw, do której codziennie dojeżdża kilkadziesiąt lub kilkaset samochodów, i, jak wskazał pan dyrektor, ciąg komunikacyjny z kierunku Poznania i Lublińca to jest naturalna droga. Nie ma innej alternatywy dla tego rozwiązania.

Jeśli mogę, to uprzejmie proszę o rozważenie tej możliwości. Jak jeszcze będę mógł zająć chwilę, to przypomnę o tym, co wczoraj stało się w Chorzowie. Droga nr 79, estakada biegnąca przez samo centrum miasta została wyłączona z ruchu na podstawie ekspertyzy. To nie tylko problem Chorzowa. Jak dyrektor wskazał, to jest cała aglomeracja, która nie może przejechać do Katowic. Mamy mnóstwo ludzi, którzy mieszkają w Bytomiu, w Lublińcu, w Tarnowskich Górach, w Świerkłańcu. Nie są w stanie dojechać na uczelnię, do urzędu, do pracy do Katowic. Mogą to zrobić, ale, tak jak wspomniałem, naokoło, ewentualnie autostradą przez Gliwice. Zbiorowa komunikacja jest od wczoraj sparaliżowana. Nie ma możliwości przejazdu autobusu, tramwaju i pociągu.

Linia kolejowa nr 131 jeszcze się modernizuje, ale już jest przejezdna. Została w tym miejscu zatrzymana, ponieważ jest możliwość, że z wiaduktu coś spadnie. Wiadukt, który jest w Bytomiu nad DK86, jest wykonany w dokładnie tej samej technologii. Mamy podobne ekspertyzy i najprawdopodobniej w końcu roku go zamkniemy. Jeśli więc dojdzie do takiej sytuacji, po zamknięciu tego wiaduktu w Bytomiu nie będzie możliwości dojazdu na przykład do terminala w Radzionkowie. Jak ludzie z Piekar Śląskich czy z okolic Tarnowskich Gór będą się przedostawali do Katowic, nie mam pojęcia.

Ja w tyle w temacie. Jeśli mogę to...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, tylko proszę jeszcze, żeby pan się przedstawił.

Naczelnik wydziału w UM w Bytomiu Krzysztof Ulitzka:

Krzysztof Ulitzka, naczelnik Wydziału Transportu w urzędzie w Bytomiu. Przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się na początku.

Zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu Urzędu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Marcin Domański:

Marcin Domański, zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu w Urzędzie Metropolitalnym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Na początku powiem tylko o jednej uwadze dotyczącej modelowania ruchu. Dużo mówi się o tym, żeby modele te robić teraz multimodalnie, czyli uwzględniając też przeniesienie się potencjalnych pasażerów na kolej. Budujemy duży system kolei metropolitalnej, która będzie w tamtym korytarzu jeździć co 15 minut, więc może warto w tych modelach uwzględniać też to, jaka część – nawet jeśli będzie mała, ale zauważalna – przeniesie się na kolej z dróg. Może bardzo pesymistycznie wyglądające obrazki, że 60 tys. ludzi na DW911 pojawi się...

Mamy też nasz lokalny, multimodalny model ruchu. Zresztą udostępnialiśmy go wykonawcy. Jesteśmy w bardzo dobrym kontakcie z firmą Multiconsult. Podkreślam jednak, że naszą przyszłością wewnątrz... Zgromadzenie metropolii uchwaliło strategię, w której mowa o tym, że jest taki metropolitalny, autostradowy ring A1 – A4 – S1 i on stanowi symboliczną granicę między tym, gdzie priorytet ma transport zbiorowy, a tym, gdzie samochody grają dość istotną rolę.

Nawiązując do tego, co mówił pan naczelnik, rzeczywiście niedawno mieliśmy spotkanie, na którym wspólnie z samorządowcami doszliśmy do tego, by szukać rozwiązań lokalnych problemów. Dużym problemem jest pompowanie ruchu do środka metropolii. To jest kwestia tego, jak ten węzeł zaprojektować, żeby wrażliwe obiekty, które się znajdują... Mowa tutaj o wczoraj zamkniętej estakadzie w Chorzowie, które zamknięcie notabene daje też szansę na rozwój Chorzowa, bo to jest znana z wielu memów estakada, gdzie przez środek rynku mamy w zasadzie autostradę, na czym Chorzów bardzo cierpi. Tam 80% ruchu tranzytowego przebiega przez środek, w zasadzie przez płytę rynku w Chorzowie. Jest to jakaś szansa, żeby coś z tym zrobić, ale oczywiście trzeba poszukać miejsca, gdzie ten ruch się rozładuje.

Trochę zmierzam do tego, żeby wspólnie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad pomyśleć, jak ten ruch tranzytowy można rozłożyć, a niekoniecznie pompować go tylko w te dwa wrażliwe obiekty mostowe, których zaraz nie będzie. Będziemy musieli szukać jakiegoś rozwiązania. Tak jak mówię, pewną część zagospodaruje kolej metropolitalna. Ona będzie w mniejszym lub większym zakresie gotowa między 2030 a 2035 r., ale warto tutaj wspólnie poszukać rozwiązania dla wrażliwych punktów w sieci drogowej wewnątrz metropolii.

Co do bieżących spraw związanych z estakadą, bardzo zależałoby nam, żeby ten ruch kolejowy jak najszybciej wznowić, bo wtedy byłaby jakaś alternatywa. Rzeczywiście linia jest jeszcze w trakcie modernizacji, ale zapewnia już połączenia. Dotujemy marszałka województwa, żeby tych połączeń było więcej. Chcielibyśmy, żeby w przyszłym roku jeździły one częściej. Teraz jeżdżą raz na godzinę. Wydaje mi się, że w momencie, kiedy estakada dalej byłaby w Chorzowie nieprzejezdna, a byłby pociąg, to cieszyłby się on bardzo dużą popularnością. Chodzi o to, żeby jak najszybciej udrożnić chociaż tę część kolejową. Oczywiście zarządzanie estakadą jest w gestii prezydenta miasta Chorzowa, ale to jest przykład, bo tego typu obiektów w metropolii jest dużo więcej i możemy spodziewać się dużo większej degradacji obecnej sieci drogowej, a jeszcze nie jesteśmy gotowi z tą alternatywą w postaci kolei metropolitalnej i potrzebujemy tutaj wsparcia.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Zastępca burmistrza miasta Radzionków Grzegorz Szeremeta:

Grzegorz Szeremeta, zastępca burmistrza miasta Radzionków.

Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden problem, z którym na pewno się zetkniemy. To problem stanu naszych dróg. Po całej otoczce związanej z projektowaniem i zatwierdzeniem projektu, a potem przystąpieniem do realizacji główny ruch podczas

tej realizacji będzie skupiony na tych naszych drogach, które w tej chwili, mimo że one leżą w naszej gestii... Tak jak słyszymy, estakada w Chorzowie czy mosty w Bytomiu są w stanie, który wymaga poważnych środków, na które w tej chwili samorządów lokalnych na pewno nie stać. Chciałbym więc, żeby przychylnym okiem i szerzej spojrzeli państwo na problem związany z objazdami, które będą musiały odbywać się podczas budowy tych dróg, żeby wcześniej – zanim rozpoczniemy inwestycję związaną z budową tak dużego i oczywiście potrzebnego zamierzenia inwestycyjnego, na który czekamy wiele lat – przygotować się do tematu i mieć przygotowaną infrastrukturę drogową, która zapewni sprawne objazdy podczas realizacji inwestycji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie burmistrzu. Czy ktoś chciał... Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Zastępca wójta gminy Świerklaniec Adrian Blondzik:

Adrian Blondzik, zastępca wójta gminy Świerklaniec.

Wspomnę jeszcze o pewnej alternatywie, którą planujemy, czyli o obwodnicy Nakła i Świerkłańca. To jest alternatywa, która ma połączyć S11 z S1, która będzie możliwa do poprowadzenia ruchu z północy Polski do Katowic niekoniecznie przez centrum aglomeracji. Byłaby kierowana już przez S1, która potem idzie przez Pyrzowice i Dąbrowę Górniczą. To alternatywa, która jest planowana, o której generalna dyrekcja na pewno powie, że jest w planach i w najbliższym czasie coś ma się tam zadziać. To jest pewna alternatywa, którą możemy rozważyć do planowania i do realizacji w najbliższym czasie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie wójcie. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Przekazuję głos panu posłowi Ścieborowskiemu i czekam na dalsze zgłoszenia.

Poseł Łukasz Ścieborowski (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na jedną kwestię. Jest z nami wiceprezydent Piekara Śląskich. Ewentualnie dopowie przebieg przyszłej drogi S11 i połączenia z tymi drogami lokalnymi, zwłaszcza z ul. Podmiejską. Tam mamy strefę. Tam jest ulokowanych wiele firm. W wariantach, które były przedstawiane, nie ma połączenia tej drogi podmiejskiej z przyszłą S11, tylko był tam wariant taki, że droga ta przebiegałaby pod eską i praktycznie wlatywała nam do centrum miasta. To jest końcówka obwodnicy Bytomia, którą Bytom wybudował parę lat temu po to właśnie, żeby wyprowadzić ruch ze ścisłego centrum Bytomia, z zabudowy starych kamienic itd., bo to bardzo niszczyło, korkowało i blokowało tamten ruch. Teraz, gdyby sytuacja była taka, że z tej podmiejskiej – pewnie widzą to państwo na mapach – nie ma możliwości wjazdu na wjazd na S11, to cały ten ruch przebiega i wpada nam prosto do centrum Piekara Śląskich. To jest paraliż.

Pamiętam, jak jeszcze byłem w Radzie Miasta, zwracałem uwagę, teraz też w interpelacjach poselskich zwracam uwagę na to, żeby uwzględnić połączenie zjazdu z ul. Podmiejskiej na przyszłą S11, żeby w przyszłości nie zablokować miasta. Tam jeszcze był temat zostawienia możliwości велоstrady w przyszłości budowy, żeby taki ślad zostawić już przyszłościowo. Tych kilka tematów zawarłem w interpelacji do Ministerstwa Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Jakie są kolejne zgłoszenia? Czy pan przewodniczący Suchoń chciałby zabrać głos?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że to jest niezwykle ważna inwestycja, przysłuchując się tej dyskusji, też zresztą rozmawiając na temat problemów i wyzwań, które mamy w województwie śląskim. To jest jeden z bardzo poważnych dylematów: W jaki sposób poprowadzić S11 i gdzie ona powinna się skończyć? Zgadzam się z samorządem, że wydłużenie przebiegu w taki sposób, żeby doprowadzić do skomunikowania większej części aglomeracji, jest jak najbardziej uzasadnione. Dzisiaj mamy jeszcze potężny problem z wiaduktem. Na temat tego, jak to sprawnie rozwiązać, też musimy porozmawiać. Przed nami jeszcze temat DTŚ i tego, w jaki sposób podejmować decyzje dotyczące tamtej drogi. Wyzwań jest więc wiele, ale dzisiaj rozmawiamy o esce. Tutaj moje zdecydowane stanowisko jest takie, że jest ona potrzebna.

Myślę, że wszystkie głosy, które tutaj padły, de facto umacniają moje i szanownej podkomisji przekonanie, że tę inwestycję trzeba po prostu wykonać.

Nie wiem, co tu więcej można powiedzieć, bo wszystkie merytoryczne argumenty dotyczące ruchu, obciążeń, połączenia pomiędzy różnymi miejscami w aglomeracji z wyjściem na zewnątrz tutaj padły. Mogę więc jedynie się przychylić i jeszcze raz powiedzieć, że zdecydowanie popieramy, zdecydowanie oczekujemy tej realizacji i będziemy pracować tak, żeby te decyzje rzeczywiście zapadały.

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję też za podjęcie tego tematu, bo to jest jeden z tematów, który też chodził mi po głowie jako posiedzenie wyjazdowe Komisji Infrastruktury w województwie śląskim, ale pan przewodniczący mnie ubiegł, za co bardzo dziękuję, bo to jest podstawa do tego, żeby nasza Komisja była na miejscu. Tak jak mówię, tych wyzwań inwestycyjnych jest wiele. Jest S11, jest DTS, jest utrzymanie dróg, w związku z tym jest teraz temat tego wiaduktu. Tym też trzeba w miarę sprawnie zarządzić. Powolutku, powolutku będziemy więc chyba zmierzać właśnie w kierunku tego posiedzenia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przekazuję jeszcze głos panu posłowi Ścieborowskiemu.

Poseł Łukasz Ścieborowski (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję. Szanowni państwo, dopowiem jeszcze jedną rzecz. To jest przykład czegoś, co zostało kiedyś zaniechane, a co rodzi teraz problemy. Jeżeli od Bytomia prowadzi droga nr 911, od ul. Jana Pawła i dalej, przez Piekary Śląskie w stronę Świerklańca, to na odcinku piekarskim jest zostawione nad rzeką Szarlejką wąskie gardło po jednym pasie w jednym i drugim kierunku. To coś, co kiedyś było niedopilnowane. Dalej nasza piekarska obwodnica, czyli droga nr 911 w kierunku Świerklańca, to są chwilowo dwa pasy, potem znów jeden, ale na tym wąskim gardle na moście nad rzeką Szarlejką w godzinach szczytu non stop są korki. To coś, co kiedyś właśnie było zaniedbane i niedopilnowanie. Zrobienie tam od razu mostu nad rzeką Szarlejką po dwa pasy ruchu w każdym kierunku znacznie udrażniałoby.

To samo może dotyczyć tego, co mówiłem, jeżeli chodzi o połączenia tych dróg lokalnych z S11 tak, że nie będzie tych połączeń i praktycznie miasto będzie sparaliżowane, plus problemy, o których tu mówi Bytom i kolejne gminy. Jeszcze raz podkreślam, prosiłbym, żeby patrzeć na ten projekt nie przez pryzmat po prostu drogi ekspresowej, ale całej bardzo zurbanizowanej aglomeracji i wszystkich problemów lokalnych, które można przy okazji pomóc rozwiązać, a będzie to służyło wszystkim: i samorządom lokalnym, i wszystkim, którzy będą na Śląsk przyjeżdżać z północy czy z północno-zachodniej części kraju i – w drugą stronę – którzy będą w tamtym kierunku wyjeżdżać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Przekazuję głos panu przewodniczącemu Suchoniowi.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Głos pana posła zainspirował mnie do przedstawienia pomysłu, żebyśmy w aspektach dotyczących płynności ruchu popatrzyli trochę na to, co zadziało się na liniach kolejowych, gdzie stosunkowo niewielkim nakładem, ale podchodząc bardzo praktycznie do różnego rodzaju infrastruktury kolejowej, do znaków, do rozjazdów do mijanek itd, udrożniono ten ruch w taki sposób, że dzisiaj możemy mówić o znaczącym przyspieszeniu ruchu kolejowego. Jak patrzy się natomiast na drogi województwa Śląskiego na przykład, jest taka droga pomiędzy Bielskiem-Białą a Katowicami, DK1. Na tej drodze w kilku gminach mamy światła, które zachowują się tak, jakby to były światła wewnętrzne tych gmin, co oznacza, że na drodze krajowej mamy potężne korki w okolicach Czechowic-Dziedzic, w okolicach Goczałkowic, w okolicach Pszczyny. Osoby, które poruszają się po tej drodze, stoją w wiecznych korkach. W zasadzie można byłoby w taki sposób upłynnić ruch, żeby tych korków nie było. To jest po prostu decyzja, którą ktoś podjął w tym temacie.

To choćby Goczałkowice, gdzie jest droga, którą można przejechać obok. Można ją w jakiś sposób udrożnić, natomiast dzisiaj to jest 30 km przez mękę. Rzeczywiście jest tak, że ludzie rano jadą do pracy, stoją w potwornych korkach, marnują czas, marnują paliwo. Przecież zanieczyszczamy to środowisko w sposób bardzo, bardzo intensywny w takich przypadkach. Później wracając po południu z aglomeracji śląskiej w kierunku Beskidu, wracając z pracy, mamy dokładnie tę samą sytuację. Zamiast utrzymywać płynność ruchu, ten ruch jest niestety blokowany,

nie mówiąc już o tym, że w środku dnia, nie wiem, w czwartek o godz. 15, kiedy ludzie wracają, jest prowadzona wycinka trawy.

Korzystając więc z okazji, zachęcam do tego, żeby popatrzeć trochę szerzej, tak jak pan poseł mówi. Być może trzeba dobudować kawałek odcinka stosunkowo niewielkim kosztem po to, żeby poprawić generalnie płynność ruchu i dostosować ją do współczesnych wymagań i wyzwań. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość zabrania głosu jeszcze na tym etapie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo, pani poseł Kołodziejczak.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, a przede wszystkim drodzy goście, odnosząc się do wypowiedzi pana przewodniczącego Suchonia, chciałam tylko powiedzieć, że jest pewna prawidłowość: im więcej dróg, tym więcej samochodów. Jeżeli nie stworzymy alternatywy dla publicznego transportu... Jak słyszę o kolei metropolitalnej, to serce mi rośnie, bo u nas, na Pomorzu, kolej metropolitalna też pokazała, że to jest najlepsze rozwiązanie. Trzymam więc kciuki, jeśli chodzi o tę modernizację, i mam nadzieję, że Śląsk i Pomorze będą wzorcowym przykładem rozwoju tego typu transportu publicznego.

Mnie zainteresowała jedna rzecz. Mówiliście państwo o tragicznej sytuacji na wiadukcie, a doskonale wiem, że przeglądy techniczne robi się, teraz nie pamiętam, czy co pięć lat. Jeśli nie, proszę mnie tutaj poprawić. To trochę pytanie praktyczne: Jak to się wydarzyło, że doprowadziliśmy do prawie katastrofalnego stanu, co skutkuje niezwykle następstwami, ogromnymi utrudnieniami? Czy poprzednie przeglądy pokazywały, że ten wiadukt jest w dobrym stanie? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję pani posłance. Oddam teraz głos przedstawicielom ministerstwa, ewentualnie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Bardzo proszę o odniesienie się do tych postulatów, próśb, pytań.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

To ja zacznę w kolejności zgłaszanych uwag, postulatów.

Odnosnie do przedłużenia S11 do DK79 chciałabym na wstępie zaznaczyć, że sieć dróg publicznych obsługuje ruch samochodowy, nie tylko drogi krajowe. Nie zawsze musi to być droga krajowa i nie zawsze musi to być droga kategorii S. Mamy tam sieć dróg, która powinna zapewniać obsługę terenu. Drogi krajowe z zasady mają zapewnić komunikację międzynarodową i krajową, tę długodystansową, tranzytową, nie obsługę ruchu lokalnego. To nie do końca jest funkcja dróg krajowych. Rozumiem, że aglomeracja śląska jest specyficznym punktem na mapie i ten ruch jest tam dość specyficzny i o bardzo dużym natężeniu, ale nie zawsze możemy traktować to wyjątkowo. Myślę, że budowa S11, budowa obwodnicy Nakła i Świerklańca to już jest dość dużo.

Dlatego na ten moment nie przewidujemy wydłużenia S11. W rozporządzeniu docelowej sieci dróg ekspresowych i autostrad ta droga kończy się w Piekarach Śląskich. Nie została przewidziana dalej, w związku z czym nie została też ujęta w nowym programie budowy dróg do 2030 r. Ewentualne przedłużenie tej drogi wymagałoby zmiany programu. Każda zmiana programu wiąże się przede wszystkim z dodatkowymi środkami finansowymi. Na tym skończę wypowiedź odnośnie do połączenia S11 z DK79.

Kolejny temat to estakada w Chorzowie. Dziękuję pani poseł, bo to prawda, nic nie dzieje się z dnia na dzień. Drogami krajowymi w miastach na prawach powiatu zarządza zarząd powiatu, bo jest to droga powiatowa. Państwo sygnalizowali ministrowi infrastruktury pogarszający się stan. Informowaliśmy wtedy również pisemnie – nawet w lutym tego roku – że jest możliwość uzyskania dofinansowania ze środków rezerwy subwencji ogólnej. Taki wniosek miasta Chorzów nie wpłynął.

Można tylko domniemywać, że stan, do jakiego doszło w Chorzowie, to są wieloletnie zaniechania prac naprawczych. To nie stało się wczoraj ani w zeszłym miesiącu. Myślę, że to zaniechania wieloletnie. Owszem, samorządy mogą jeszcze uzyskać dofinansowania z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg – na remonty i przebudowy dróg – ale miejmy na uwadze to, że Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg również ma ograniczoną pulę finansową. Występujemy do ministra finansów, wnioskujemy o zwiększenie tego funduszu, aczkolwiek to jest przede wszystkim

w gestii ministra finansów. Chcielibyśmy wspomagać samorządy większą pulą środków, ale na dzień dzisiejszy jako Ministerstwo Infrastruktury takiej nie posiadamy.

W temacie kolei to bardzo dobra inicjatywa. Uważam, że ile dróg nie budowalibyśmy w aglomeracji śląskiej, wszystkie w pewnym czasie się napełnią. Nie wyprowadzimy tego ruchu. Budowa kolejnej ilości dróg ekspresowych czy autostrad w tym miejscu nie... Ludzie wyjeżdżają z osiedli i z domów, nie jadą obwodnicami, poruszają się po mieście i to jest problem aglomeracji. Wydaje mi się, że tutaj transport publiczny to jest niestety to rozwiązanie, które powinniśmy jak najszybciej wdrożyć.

W kontekście połączenia S11 ze strefą ekonomiczną rozumiem, że generalna dyrekcja jeszcze przeanalizuje wszystkie państwa postulaty i jak najlepszą komunikację w regionie. To właściwie tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tomasz Kwieciński, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Przepraszam za chwilowe spóźnienie, ale słuchałem wszystkich wystąpień po drodze.

Jeszcze w uzupełnieniu wypowiedzi pani dyrektor powiem, że to, co tutaj było podnoszone przez jednego z panów, czyli kwestia uwzględnienia kwestii komunikacji zbiorowej... Jak najbardziej tak, wszystkie nasze prognozy ruchu, które teraz prowadzimy, prowadzimy w oparciu o Zintegrowany Model Ruchu, uwzględniający kwestie związane z wykorzystaniem tych środków zbiorowego transportu. Prognozy ruchu, które przedstawił tutaj dyrektor Zbyszek, są oczywiście modelowane jeszcze w oparciu o poprzedni model. Tak jak pan powiedział, Multiconsult rzeczywiście współpracuje. Jeżeli macie państwo ten aglomeracyjny model ruchu, to na pewno znacząco usprawni nam symulowanie ruchu na węźle Piekary Śląskie. Jak najbardziej jest to więc uwzględnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę. Panie pośle, podsumowanie?

Poseł Łukasz Ścieborowski (KO) – spoza składu podkomisji:

Szanowni państwo, pani dyrektor wspomniała, że droga kategorii S ma inne priorytety. Owszem, zgodzę się, tylko jeszcze raz – powtarzam jak mantrę – spójrzmy na to, w jakim terenie się poruszamy. Budowa drogi ekspresowej to musi być szansa dla całej Polski, dla wszystkich, którzy przyjeżdżają czy którzy będą wjeżdżać ze Śląska, w zależności od tego, jak na to spojrzymy, ale też z uwzględnieniem interesów lokalnych. Jeżeli tego nie uwzględnimy teraz, to w przyszłości obudzimy się... nie powiem z ręką gdzie. Będą protesty, będzie potrzeba przebudowywania i wtedy powiemy: „A, bo kiedyś tego nie dopilnowaliśmy”. Spójrzmy na to w ten sposób, przez pryzmat lokalnych potrzeb nie małych miast, tylko kilkudziesięciotysięcznych, stutysięcznych i większych, a tak naprawdę przez pryzmat całej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, bo tak musimy na ten teren patrzeć. To nie dotyczy tylko mieszkańców Piekar Śląskich, Świerklańca czy Radzionkowa, Bytomia, ale wszystkich, którzy poruszają się w jedną czy w drugą stronę.

Przykład estakady w Chorzowie jest tego najlepszym przykładem. Nie stoją tam tylko mieszkańcy Chorzowa. Utknęli wszyscy, praktycznie cały Śląsk. Wszyscy, którzy jadą z Tarnowskich Gór, z północy tego obszaru, z Radzionkowa, ze Świerklańca, z Piekar Śląskich w stronę Katowic, Chorzowa, stoją i muszą omijać kamienice przez ścisłe centrum itd. Te objazdy są wytyczone ad hoc, bo być może jeszcze będą jakieś korekty. To samo może być w przyszłości, jak S11 powstanie nie tak, jak postulują tutaj samorządy lokalne. Dziękuję.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, to ja tylko dopowiem, bo to, co pan poseł powiedział, jest bardzo ważne, a jednak widzę pewien rozdźwięk. DK1, o której mówiłem, jest traktowana tak, jakby miała zapewnić obsługę ruchu lokalnego, a nie – tak jak pani dyrektor uprzejmie zauważyła – jakby miała obsłużyć ruch długodystansowy, tranzytowy, międzynarodowy. Widzę ten dysonans. Jeżeli podejmowane są decyzje, które powodują, że ta droga obsługuje – jeżeli chodzi o synchronizację światła i organizację ruchu – głównie ruch lokalny, poprzeczny, wjazdowy, jeżeli trzeba wybudować drogę, która miałaby pełnić funkcję bardziej drogi łączącej w wymiarze ponadregionalnym,

to ten powód jest komunikowany w taki sposób, że trudno nie zauważyć dysonansu pomiędzy tymi dwiema różnymi sytuacjami.

Nie chcę rozpoczynać tej dyskusji, ale zachęcam do tego, żeby jednak obowiązywał jeden standard i żeby z góry nie odrzucać rozwiązań, które mogą służyć mieszkańcom nie tylko do ruchu dalekodystansowego, ale właśnie z uwzględnieniem organizmów w ramach aglomeracji, tym bardziej że – tak jak podaję na przykładzie jedynki – takie rozwiązania są stosowane, już nie wchodząc w ocenę. Trudno ich nie zauważyć, jeżeli popatrzy się choćby na Google i na potężne, monstrualne korki, które tam się tworzą, które codziennie kosztują nas dziesiątki, jeżeli nie setki tysięcy złotych. Mówię „nas”: społeczeństwo, środowisko, firmy, mieszkańców, którzy poruszają się do pracy w kierunku aglomeracji śląskiej czy w kierunku Beskidów.

Panie pośle, bardzo dziękuję więc za podniesienie tego ważnego aspektu, bo to jest niezwykle ważne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Zgłasza się jeszcze zastępca burmistrza miasta Radzionków. Proszę bardzo.

Zastępca burmistrza miasta Radzionków Grzegorz Szeremeta:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na rzecz szczególną. Nas na Śląsku, w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest 4,5 mln. Jest to okręg, który jest najbardziej licznym okręgiem Rzeczypospolitej Polskiej. Potrzebujemy rozwiązań, które będą rozwiązaniami docelowymi. Będąc u państwa, nie jesteśmy tutaj po to, żeby torpedować i opóźniać realizację inwestycji S11, bo z utęsknieniem czekamy na S11 od wielu, wielu lat. Cały czas było to w planie, były koncepcje. Z utęsknieniem czekamy na drogę krajową S11, ale chcielibyśmy również, żeby państwo wzięli pod uwagę to, że aglomeracja górnośląska jest największym tego typu organizmem w Polsce i rozwiązanie problemów komunikacyjnych na tym obszarze jest tak naprawdę rozwiązaniem problemów komunikacyjnych również w naszym kraju.

Warto wziąć to pod uwagę, nie myśleć tylko o tym, że to jest droga krajowa, ale o tym, że ruch, który odbywa się tymi drogami wojewódzkimi, to ruch – jak wspomniał pan przewodniczący – w kierunku Beskidów, ale również w kierunku Zagłębia, czyli pod mostami, które w Bytomiu za chwilę zostaną ograniczone do jednego pasa. W tej chwili mamy dwa pasy. Tam za moment spotkamy się z utrudnieniami i korkami, które będą paraliżowały ruch nie tylko mieszkańców Piekar Śląskich, Świerklańca, Radzionkowa, Tarnowskich Gór i Bytomia, ale i tych mieszkańców, którzy komunikują się z drogą autostradową A1 czy poprzez A1 z A4.

Pani dyrektor powiedziała, że są programy, ale na potrzeby, które mamy w aglomeracji, te programy są niestety niewystarczające. Myślę, że tu byłoby bardzo fajnie, gdyby państwo spojrzeli przyszłościowo swoim okiem i planowaniem, żeby drogi, które będą spełniały kategorię dróg objazdowych dla budowy inwestycji, wcześniej przygotować do tego, żeby mogły ten standard spełnić, bo możemy mieć sytuację jak z Chorzowa.

Pani poseł słusznie zauważyła, że to nie dzieje się z dnia na dzień. Jestem budowlańcem z zawodu, inżynierem z wykształcenia i wiem, że katastrofy budowlane nie występują z dnia na dzień. Jest to sytuacja, która w samorządzie wystąpiła i postępowała, natomiast jest jakiś powód tego, że wydarzyło się to w taki sposób, a nie inaczej.

Dziękuję panu posłowi Ścieborowskiemu, że bardzo mocno akcentuje w tym kierunku, żeby mieć jednak na uwadze całokształt aglomeracji górnośląskiej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Zastępca burmistrza miasta Tarnowskie Góry Bartosz Skawiński:

Dzień dobry. Bartosz Skawiński, zastępca burmistrza miasta Tarnowskie Góry.

Jestem najdalej tego węzła i czuję się najmniej upoważniony do omawiania tego miejsca, natomiast bardzo prosiłbym państwa, zwłaszcza państwa z ministerstwa, o spojrzenie na nas jak na społeczność, która generuje ruch przeciwny od aglomeracji. Tarnowskie Góry to jest jedno z niewielu miast w metropolii, które ma dodatnie saldo migracyjne. Nasi mieszkańcy cierpią. Od wczoraj odbieramy bardzo, bardzo negatywne sygnały o zamknięciu wiaduktu. Dostarczamy pracę, usługi do centrum metropolii.

Jesteśmy również bardzo nastawieni na kolej. Jak państwo wiecie, wróciła linia nr 182 do Pyrzowic przez Tarnowskie Góry, wraca linia nr 131. Tu wpisujemy się w strategię jeżdżenia pociągami.

W ostatnich dwóch latach wybudowaliśmy 30 km ścieżek rowerowych. Nie spowodujemy, że wszyscy mieszkańcy nagle przestaną jeździć samochodami.

Prosiłbym, aby nie odrzucać głosu Bytomia, który padł. Myślę, że on jest zgodny z głosem Piekar Śląskich. Tutaj jest delikatne wsparcie. Na pewno będzie wsparcie z Tarnowskich Gór. Mieszkańcy Tarnowskich Gór bardzo, bardzo czekają na S11. Na swoim terenie mamy dwie drogi krajowe, tj. 11 i 78. Zapraszam do mieszkańców, to usłyszycie państwo, jak konsumujemy te ciągle niedogodności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie burmistrzu. Proszę bardzo, jeszcze przedstawiciel samorządu, a później przedstawiciel regionalnej dyrekcji. Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Zastępca prezydenta miasta Piekary Śląskie Krzysztof Ślusarczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Krzysztof Ślusarczyk, zastępca miasta Piekary Śląskie.

Chciałem w pełni poprzeć stanowisko zarówno wiceburmistrza Radzionkowa, jak i wiceburmistrza Tarnowskich Gór, bo problem zakorkowania węzła piekarskiego to nie będzie problem typowo lokalny. Będzie on promieniował na dużo większy obszar. Obecnie droga nr 911 to droga, którą codziennie dojeżdżają do pracy do centrum aglomeracji mieszkańcy nie tylko Piekar Śląskich, Orzecha, Świerklańca, ale i dalej na północ, miasteczka śląskiego, a nawet okolicznych miejscowości. Problemy z tym związane będą więc oddziaływać na dużo większy obszar. Dlatego bardzo prosimy zwrócić na to szczególną uwagę.

Tak jak powiedział pan wiceburmistrz Radzionkowa, nie jesteśmy przeciwko tej drodze. Wręcz przeciwnie, bardzo na nią czekamy. Ona jest bardzo potrzebna, ale nie możemy rozwiązywać jednego problemu, powodując problemy w innym miejscu, i to poważne problemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie prezydencie. Przekazuję głos panu Tomaszowi Kwiecińskiemu z generalnej dyrekcji dróg.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, może od końca tej wypowiedzi. Zgadza się, też widzieliśmy, że problem z Piekarami Śląskimi jest bardzo duży. Tak jak na początku swojej prezentacji przekazał dyrektor Zbyszek, z tego powodu zleciliśmy bardzo szczegółowe analizy na kolejnym etapie, żeby wypracować rozwiązania, które pozwolą rozwiązać jak najwięcej problemów i które będą optymalne w tym bardzo ograniczonym terenie, bo trzeba mieć na uwadze, że ten teren jest bardzo ograniczony. Z jednej strony mamy linię kolejową, ciek wodny, autostradę, mocno zurbanizowane tereny. Będziemy oczywiście poszukiwać takiego rozwiązania, które pozwoli rozwiązać wszystkie problemy.

Co do kwestii przedłużenia drogi ekspresowej w kierunku południowym w śladzie DK911, tak jak powiedziała pani dyrektor Katarzyna, jeden aspekt jest taki, że na dzień dzisiejszy w rozporządzeniu droga S11 kończy się na A1. Drugi element jest taki – i to uważam za dużo większy problem – że droga ekspresowa rządzi się swoimi prawami, ma swoje parametry techniczne i tak naprawdę musielibyśmy doprowadzić do sytuacji, w której odcielibyśmy wszystkie następne wjazdy i zjazdy, a te tereny są już dosyć mocno zagospodarowane, i tak naprawdę zaprzeczilibyśmy idei, która tam powstała, takiej, że ci ludzie korzystają z tej drogi. Musielibyśmy doprowadzić do odcięcia ich od tej drogi.

Dlatego przedłużanie drogi ekspresowej w kierunku południowym poniżej autostrady A1 jest tutaj niezasadne. Tam być może trzeba poszukać jakichś rozwiązań bezkolizyjnych, rzeczy, które poprawią, usprawnią ruch, ale przejście na drogę ekspresową na pewno nie rozwiąże tego problemu, bo wygeneruje kolejne w postaci odcięcia wszystkich terenów, które są chociażby terenami usługowymi. Zaraz na pierwszym skrzyżowaniu za linią kolejową mamy podpiętą stację paliw, jakieś centra, sklepy itd. Droga ekspresowa wymusiłaby likwidację tych zjazdów, więc technicznie byłoby to niepoprawne rozwiązanie. Też urbanistycznie kształtowanie sieci idzie od ogółu do szczegółów, czyli z dróg krajowych przechodzimy na drogi wojewódzkie, z wojewódzkich na powiatowe, z powiatowych na gminne. Dlatego wskazujemy, że pójście w kierunku drogi ekspresowej na południe nie jest remedium na rozwiązanie tego problemu komunikacyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa? Proszę bardzo, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora Oddziału ds. Inwestycji GDDKiA – Oddział w Katowicach Zbigniew Szweda:

Odpowiedziałbym panu burmistrzowi Radzionkowa, bo podnosił na etapie budowy, że może dojść do degradacji dróg. Ogłaszając przetarg na wykonawstwo, zazwyczaj dopuszczamy do ruchu budowlanego tylko drogi o odpowiedniej nośności tonażowej, zgodnie z przepisami, w których samochody muszą się poruszać. W przypadku, gdy wykonawca chce korzystać z innych dróg, musi niestety spisać z państwem stosowne porozumienia. Nie jest tak, że w przebudowie wykonawcy będą wjeżdżać na wszystkie państwa drogi, które będą degradować.

To słowem wyjaśnienia. Najprawdopodobniej na etapie realizacji będzie to doprecyzowane w opisie przedmiotu i wykonawcy będą z państwem rozmawiać. W przypadku, gdy dojdzie do zniszczenia, będą zobowiązani do odbudowy i remontu tych dróg. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze zgłasza się pan Krzysztof Ulitzka, naczelnik wydziału Transportu Urzędu Miejskiego w Bytomiu.

Naczelnik wydziału w UM w Bytomiu Krzysztof Ulitzka:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, państwo dyrektorzy, zmierzylem teraz odcinek od autostradowego węzła w Piekarach Śląskich do proponowanej lokalizacji w Bytomiu na drodze nr 79. To jest 3,5 km. W tym odcinku mamy trzy drogi krajowe: 88, 79 i 94. Jeśli zakończymy autostradę, drogę ekspresową S11 w Piekarach Śląskich przy tych proporcjach i przy tych na przewidywaniach, jakie mamy obecnie, jeśli ta wojewódzka droga nie zostanie w tym projekcie przeciągnięta aż do eski, aż do DK79 do Bytomia, gwarantuję, że zakorkujemy wszystkie drogi, a naturalne w tym przypadku mamy właśnie trzy możliwości zjazdu, nawet jednego zjazdu, ale do trzech dróg krajowych, które rozładują całe nasze korki.

Proszę to przemyśleć. Uprzejmie proszę o taką analizę. Na pewno nikt z nas nie chciałby powiedzieć: „A nie mówiliśmy?”. Mówimy o 3,5 km drogi, której standard trzeba podnieść z drogi wojewódzkiej do S11. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Chciałam zwrócić uwagę, że za każdym razem, przebudowując drogę krajową, zwracamy uwagę na potrzeby lokalne. Nie pomijamy ich, tylko nie możemy tutaj mówić o konieczności przejęcia drogi wojewódzkiej i budowania w tym miejscu eski. Jeżeli budowalibyśmy tę eskę, na pewno uwzględnilibyśmy te potrzeby lokalne. Pan poseł Suchoń zwracał uwagę, że te drogi obsługują też mieszkańców. Tak jak państwo, każdy samorząd ma swój budżet. Nie realizujecie i nie budujecie drogi nr 911 z uwagi na brak środków, możliwości finansowych. Tak samo budżet państwa ma swoje ograniczenia i nie każdą drogę możemy przejąć, wpisać do programu i natychmiast realizować. To wymaga rewizji, dalekosiężnych prognoz finansowych, zbadania możliwości. Wtedy możemy wrócić do tematu, ale na dzień dzisiejszy program nie ma zapewnienia finansowania na dodatkowe elementy. Nie mamy możliwości zwiększenia programu i dopisania tam kolejnych elementów z prostej przyczyny. Tak jak państwa budżety, nasz budżet również jest ograniczony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Nie widzę więcej zgłoszeń. W związku z tym jeszcze raz przekazuję głos na zakończenie panu posłowi Ścieborowskiemu.

Poseł Łukasz Ścieborowski (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, tu rodzi się ewentualnie jeszcze jedno pytanie, bo myślę, że oglądają nas mieszkańcy zainteresowani przebiegiem posiedzenia podkomisji: Jakie będą etapy dalszych procesów? Mamy warianty, potem będzie przedstawienie już dla projektodawcy. Czy moglibyśmy bardzo króciutko przypomnieć, co jeszcze będzie się działo za ileś lat, przed samym rozpoczęciem budowy tej drogi?

Kończąc, żeby nie zabrać głosu, chciałem państwu samorządowcom podziękować za to, że przybyli w trosce o to, co będzie działo się na tym terenie za ileś lat, i o przebieg tej drogi. GDDKiA również dziękuję za podjęcie tego tematu i za zdroworozsądkowe spojrzenie na problem nie tylko Piekar Śląskich, ale i pozostałych miast. Dziękuję ministerstwu.

Szanowni państwo, niedawno, w kwietniu jechałem z Piekar Śląskich do Kołobrzegu. Pojechałem specjalnie nie autostradami, tylko śladem starej DK11. Oczywiście część fragmentów S11 już jest. To cieszy, bo to pokazuje, jak sprawnie będzie można za ileś lat przejechać całym tym odcinkiem, w wielu miejscach przez lasy, a, jak mówię, tu mówimy o bardzo zurbanizowanym terenie. Mam nadzieję, że doczekamy i będziemy mogli wskoczyć na węzeł w Piekarach Śląskich czy trochę dalej na S11 i na północ, w stronę Kołobrzegu, i przejechać całą eską. Na pewno to będzie kilka, a nie prawie 7, 8 czy 9 godzin, jak ma to miejsce obecnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Przekazuję jeszcze głos panu dyrektorowi.

Zastępca dyrektora Oddziału ds. Inwestycji GDDKiA – Oddział w Katowicach Zbigniew Szweda:

Odpowiadając na pytanie pana posła, generalnie najważniejszym elementem są dalsze analizy geometrii węzła wraz z analizami przepustowości, czyli będą wykonane mikrosymulacje ruchu dla wszystkich przyjętych wariantów. To to, o co pan poseł pytał. Ul. Podmiejska też ma podłączenie z jednym z tych wariantów, tylko że im więcej gdzieś podłączamy, tym więcej kłopotów mamy na samej drodze. Chcemy, żeby eska była skomunikowana, ale to rodzi kłopoty. Będziemy przygotowywać te rozwiązania, przeprowadzać mikrosymulacje, które odpowiedzą na to pytanie, i będziemy spotykać się z państwem, prezentować rozwiązania, które nam wyszły, które możemy zaproponować.

Padła prośba o wydłużenie eski. Proszę państwa, wydłużając eskę, przenosimy te korki. Musimy chyba patrzeć bardziej globalnie w aglomeracji. Tu patrzę na metropolię, bo tam kiedyś też była w planie obwodnica Chorzowa, która miała usprawnić. Mamy pewne zapóźnienia i to przy tym ruchu rodzą się olbrzymie problemy.

Wracając jednak do naszego tematu, to jest najważniejszy element, a potem będą kolejne prace odnośnie do geologii i spotkania informacyjne, żeby to przedstawić. Po tym etapie zarekomendujemy jeden wariant, który będzie wskazany do realizacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za dyskusję. Myślę, że to ważne, żeby władze rządowe i władze samorządowe ściśle współpracowały, bo drogi budujemy nie po to, żeby budować, tylko po to, żeby korzystali z nich mieszkańcy naszego kraju, a po drugie, żeby nie zakłócało to życia mieszkańcom społeczności lokalnych. Te dwie rzeczy zawsze musimy brać pod uwagę.

Dziękuję za tę konstruktywną dyskusję. Dziękuję przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, samorządowcom. Dziękuję panu przewodniczącemu Suchoniowi, że był z nami na posiedzeniu podkomisji, i panu posłowi Scieborowskiemu za zainicjowanie tego tematu. Dziękuję wszystkim paniom posłom i panom posłom za dyskusję.

Zamykam posiedzenie podkomisji.