

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 15)
z dnia 8 października 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 15)

8 października 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:

– informacja ministra infrastruktury na temat planów budowy wschodniej obwodnicy Kielc.

W posiedzeniu udział wzięli: **Katarzyna Kościeszka** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury oraz **Tomasz Stańczak** dyrektor Departamentu Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dzień dobry. 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 informacja ministra infrastruktury na temat planów budowy wschodniej obwodnicy Kielc.

Jest z nami pani Katarzyna Kościeszka, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, pan Piotr Krampinowski, dyrektor oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach, oraz pan Tomasz Stańczak, dyrektor Departamentu Strategii i Studiów w GDDKiA.

Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie podkomisji zostało zwołane na wniosek wiceprzewodniczącego naszej podkomisji, pana Rafała Kasprzyka, któremu na początku oddam głos. Później oddam głos pani dyrektor.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję wszystkim członkom podkomisji i zaproszonym gościom, państwu z ministerstwa i generalnej dyrekcji za przybycie. Czekamy z niecierpliwością – nie my, posłowie czy posłanki, parlamentarzyści z ziemi świętokrzyskiej, ale mieszkańcy Kielc i województwa świętokrzyskiego – na dobre informacje dotyczące tej, wydaje się, dzisiaj kluczowej inwestycji. Stąd mój wniosek o zwołanie kolejnego już spotkania w tej sprawie.

Wypada krótko przypomnieć, że prace podjęte kilka lat temu przez zarząd województwa świętokrzyskiego i przez panią marszałek dotyczące przebiegu wschodniej obwodnicy Kielc w terenie, który jest zurbanizowany, zostały zarzucone i zarząd województwa świętokrzyskiego wycofał się z tych opracowań. Rozwiązano umowę z biurem projektowym. 2 mln zł wydano na darmo.

Konkluzja jest taka. Po pierwsze, w tym przebiegu, który w dużej części przechodzi przez miasto Kielce, przeprowadzenie tak dużej, tak ważnej inwestycji wydaje się nieefektywne i niewłaściwe. Po drugie, ten duży ring, o którym wielu mówi, to rozwiązanie, które wychodzi poza granice miasta Kielce, jest do przeprowadzenia jedynie przez instytucje rządowe, przez GDDKiA. O to zabiegamy wspólnie, ponad podziałami od początku kadencji. W każdym wymiarze staramy się o tym mówić w rozmowach z ministerstwem, z GDDKiA, również na spotkaniach u pana wojewody w gronie wszystkich służb, które odpowiadają za stan drogownictwa w województwie świętokrzyskim.

Tym wstępem pozwolę sobie zakończyć i przekazać głos, natomiast po usłyszeniu, co pani dyrektor czy panowie z generalnej dyrekcji mają nam do zakomunikowania, z pewnością jeszcze poproszę o głos.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Pani dyrektor, przekazuję pani głos.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Katarzyna Kościeszka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na początku może odniosę się do wszystkich inwestycji, które są realizowane w województwie świętokrzyskim, do tego, na czym dzisiaj skupiamy wysiłki ministerstwa, do realizacji nowych inwestycji ujętych w rządowych programach, czyli „Rządowym programie budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” oraz „Programie budowy 100 obwodnic”.

W najbliższych latach albo w tej chwili w realizacji w województwie świętokrzyskim mamy 112,5 km dróg. Wartość tych zadań przekracza 6 mld zł. W przygotowaniu jest kolejne ponad 20 km o wartości ok. 1,5 mld zł. Jest to dość duża skala. Może wymienię inwestycje. Przede wszystkim jest to S74. Myślę, że to droga bardzo ważna i kluczowa dla województwa świętokrzyskiego na kierunkach wschód-zachód, ułatwiająca dostęp do pozostałych części kraju.

Poza kluczową inwestycją, jaką jest S74, realizujemy również obwodnice: obwodnicę Opatowa, obwodnicę Morawicy i Woli Morawickiej, Wąchock, Starachowice, Osiek, Chmielnik. Poza tymi kluczowymi zadaniami realizowany jest też szereg zadań na istniejącej sieci, bo poza budową nowych dróg mamy też sieć wybudowanych, które należy utrzymywać w tym standardzie. Należy stale poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego na tych drogach. Takie małe zadania też są w trakcie realizacji. Poza zadaniami na drogach krajowych dzięki wsparciu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg realizowane są też liczne inwestycje drogowe na drogach samorządowych, co również przyczynia się do poprawy jakości infrastruktury lokalnej.

W odniesieniu do tematu, który państwa najbardziej interesuje, czyli wschodniej obwodnicy Kielc, zadanie to nie jest ujęte w żadnym z programów rządowych: ani w „Programie budowy 100 obwodnic”, ani w „Programie budowy dróg krajowych”. Rozumiemy istotę i ważność dla miasta. Obecnie realizowany jest przez generalną dyrekcję generalny pomiar ruchu. Badamy aktualne warunki ruchowe, to, jakie jest natężenie ruchu na konkretnych drogach. Po zakończeniu pomiaru w przyszłym roku przystąpimy do analizy całej sieci, będziemy podejmować decyzje o tym, gdzie potrzebne są działania, gdzie są najpilniej potrzebne. Te prace w przyszłości doprowadzą ewentualnie do rewizji programu i ujęcia kolejnych inwestycji.

Mogłabym dodać jeszcze jedną rzecz. Wiemy, że zarząd województwa prowadził taką inwestycję. Troszkę szkoda, że prace zostały przerwane, bo gdyby ta decyzja środowiskowa została uzyskana i gdyby te prace zostały doprowadzone do jakiegoś etapu, w każdym momencie mogliśmy przystąpić do wspólnej realizacji inwestycji, wznowić rozmowy, pomyśleć nad rozwiązaniami, ale praca ta została zaprzeczona. Troszkę szkoda tych środków finansowych i pracy województwa.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Czy na tym etapie panowie dyrektorzy chcieliby zabrać głos?

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach Piotr Krampikowski:

Dzień dobry. Piotr Krampikowski, oddział Kielce. Pani dyrektor już wszystko przekazała, ale dodam jeszcze tylko, że jeśli chodzi o S74, w tym momencie mamy dwa zadania, na których realizujemy prace. Pod koniec roku oddany zostanie jeden etap, a przy pozostałych czterech etapach czekamy na uzyskanie decyzji ZRID. W tym roku planujemy również oddanie obwodnicy Wąchocka. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Jeszcze pan dyrektor, proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Stańczak:

Dzień dobry. Chciałem tylko dodać, że generalny pomiar ruchu w chwili obecnej jest już prowadzony i na drogach krajowych, i na drogach wojewódzkich. Żeby wyciągnąć właściwe wnioski,

należy i w jednym, i w drugim zakresie skończyć te badania ruchu, przeprowadzić analizy. One mają się zakończyć do połowy kolejnego roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo państwu dziękuję. Otwieram dyskusję. Zgłasza się pani poseł Wojtyszek. Proszę bardzo.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Trochę niepokoi mnie to, że pani dyrektor mówi, że w tej chwili w żadnych planach tego nie ma. Zgadza się, że szkoda każdej inwestycji, która została rozpoczęta, i wydanych środków. W tym kontekście mam pytanie dotyczące innej obwodnicy, na którą zostały wydane ogromne środki. Co się teraz z nią dzieje? Mianowicie chodzi o obwodnicę Ostrowca Świętokrzyskiego. Jaki jest w tej chwili etap prac na tej obwodnicy? Czego możemy spodziewać się w przyszłości?

Trochę obawiam się, że głosy kilku mieszkańców czy samorządów, a właściwie to chyba jednego, Bodzechowa, gdzie pozwolenia na budowę były wydawane bez refleksji... Rozumiem, że prawo nie zezwala odmówić takiego zezwolenia, natomiast na pewno zobowiązuje do udzielenia informacji, że na danym terenie planowana jest budowa drogi krajowej. Korytarz, który był zaplanowany na tej drodze, był wskazany już dużo wcześniej. O ile pamiętam, korytarz tej drogi i to, jak ma ona przebiegać, został wskazany chyba w 2014 r. Uważam, że wtedy mieszkańcy powinni zostać zapoznani i poinformowani o tym, że kiedy sięgają po pozwolenie na budowę, muszą liczyć się z tym, że w najbliższym czasie taka droga może tam powstać.

Celem tego, żebyśmy nie zaprzepaścili środków, które do tej pory państwo, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wydała na prace przygotowawcze... Z mojej wiedzy wynika, że w tej chwili jest to na etapie ZRID-u. Czy mam dobrą wiedzę? Proszę o skorelowanie tego. Kiedy ewentualnie możemy spodziewać się tego ZRID-u?

Wracając do obwodnicy Kielc, czyli tematu, który nas tutaj zebrał, jako były wojewoda świętokrzyski i poseł kolejnej kadencji uważam, że miasto Kielce nie może być w tych planach pomijane. Trochę nie zadowala mnie to, że będzie to wpisane na listę potrzeb w jakiejś przyszłości, więc chciałabym prosić panią dyrektor o przybliżenie terminu, kiedy miasto wojewódzkie Kielce będzie mogło liczyć na finansowanie obwodnicy Kielc i na to, żeby te prace stały się realne, żebyśmy nie tylko opowiadali o tym, że obwodnica ta będzie miała miejsce.

Droga ta jest ważna nie tylko dla mieszkańców Kielc, ale właściwie dla całego województwa świętokrzyskiego, myślę, że i dla mieszkańców spoza, którzy poruszają się w różnych stronach naszego pięknego Świętokrzyskiego, którzy na taką obwodnicę liczą i czekają. To przede wszystkim podniesie poziom bezpieczeństwa, ale też skróci czas przejazdu i komfort jazdy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję. Chciałbym oddać głos panu posłowi Lucjanowi Pietrzychowi.

Posel Lucjan Marek Pietrzych (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowna podkomisjo, szanowni państwo, gwoli wyjaśnienia, przepraszam, nie będę tłumaczył wszystkiego po kolei, tylko będę od razu puentował. Puenta to dobra rzecz. Kto oglądał Monty Pythona, pamięta, że tam puenta była zawsze totalnie niezwiązana z tym, co działo się przedtem. Tym razem będzie inaczej.

Wszystkie podjęte przez miasto Kielce i urząd marszałkowski działania związane z opracowaniem koncepcji przebiegu obwodnicy wschodniej zawsze były działaniami, które pojawiały się przed wyborami. Tak jak jeden z poprzednich prezydentów zawsze przypominał się z projektem lotniska w Obicach, tak to się zawsze pokazywało, miały wybory i sprawa umierała. Świadczy to tylko o tym, że było to działanie pozorowane i pozorne.

Oczywiście firma, która to wygrała, włożyła naprawdę dużo wysiłku, ale szukanie tam przebiegu tej drogi jest jak szukanie grzybów przy zastosowaniu najlepszych technik w lesie, w którym grzybów nie ma. Po prostu nie dało się. Byliśmy z obecnym tutaj panem posłem Kasprzykiem na spotkaniach z mieszkańcami i już wtedy mówiono, na pewno ja mówiłem: „Ludzie uspokójcie się, tego nie da się zrobić”. Pieniądże zostały wydane. Zawsze szkoda, jak pieniądze są wydawane głupio. Tutaj ostał się jakiś urobek, ale to jest niemożliwe, zwłaszcza że ta obwodnica byłaby obwodnicą, która biegnie przez miasto.

Pani dyrektor, chciałem też powiedzieć, spełniając swoje kolejne marzenie, że w Kielcach potrzebne są tak naprawdę dwie obwodnice. Nazwijmy ją „małą”, która biegłaby po śladzie, który został tam zaproponowany i gdzie ten korytarz jest zabezpieczony dlatego, że w chwili obecnej jest to miasto wojewódzkie, przez którego centrum biegnie droga nr 73. To jest droga,

która prowadzi od Tarnowa. Do tego, co mówiła pani poseł Wojtyszek, trzeba dodać, że to jest bardzo ważna droga. Jest ona ważna również dla pojazdów, dla ludzi, którzy jadą od strony Podkarpacia, od strony Tarnowa. Cały ten ruch w chwili obecnej prowadzi 500 metrów od ratusza, przez środek miasta, naprawdę. Potrzebna jest droga, która wyprowadzi stamtąd ten ruch. Pani dyrektor, mamy więc prośbę nie o jedną, tylko o dwie obwodnice.

Dlaczego to mówię? Ponieważ mieliśmy posiedzenie komisji poświęcone układowi transportowemu w województwie świętokrzyskim i tam... Nie wiem, ile mówiłem: 20 minut, 30 minut. Pokazywałem, że jedyną drogą, która przebiega przez całe nasze województwo... i gdzieś się kończy jednak w sposób racjonalny, bo tam zostały nam jeszcze Mistrzejowice w Krakowie, S7, ale to szczęście mieliśmy dlatego, że ta droga była potrzebna w skali kraju. A reszta? Tu dostaliśmy ochłap, tu dostaliśmy ochłap, tu zatkaliliśmy dziurę.

Doskonałym przykładem jest teraz DK78 z Katowic do Chmielnika. Na terenie województwa śląskiego jest budowa – niedługo się skończy – tej szeroko pojętej obwodnicy Zawiercia. Jest zrobiona, a to trwało od 2013, 2014 r. Chodziła za tym obecna pani prezydent, wtedy pani poseł Anna Nemś. Dla nas to jest ważna droga, bo ona daje nam dojście do węzła śląskiego. To jest więc robione. Chyba w ciągu roku obwodnica ta skończy się obejściem Kroczyca itd. Jest początek budowy obwodnicy Szczekocin, mijamy granicę województwa świętokrzyskiego i zaczyna się świętokrzyska bida komunikacyjna. Oczywiście będziemy to robić szybko, żeby to zmieniać wspólnymi siłami.

Dlaczego o tym mówię? Jest dla nas zrozumiałe, że ta droga nie pojawiła się w żadnych planach, żadnych faktach prawnych, bo jej nie było. Wy tłumaczyłem, skąd wziął się pomysł tego przebiegu. Moim zdaniem to zawsze było działanie wyborcze: „Jesteśmy fajni, jesteśmy wspaniali, zrobimy wam obwodnicę”, a później wygrywaliśmy wybory i mówimy „Jaką obwodnicę? O czym mówicie?”. Teraz zdajemy więc sobie sprawę, że całość tej akcji może trwać do 15 lat od dnia dzisiejszego, bo jesteśmy w bardzo historycznym momencie. Dzisiaj zaczynamy to wszystko już na poważnie.

To, co chciałbym uzyskać, to powiedzenie, że OK, to ważna droga, w związku z tym zaczynamy traktować ją poważnie. Oczywiście będę żądał tego, żeby mnie przekonać, że to jedna obwodnica, a nie dwie. Tak wygląda tam układ komunikacyjny. W związku z tym wiemy, że tej drogi nie ma w żadnych planach. Wiemy, że zadanie jest trudne. Wiemy, że zadanie jest drogie. W Komisji Infrastruktury słyszymy, jakie chodzą kwoty. Dzisiaj wspominaliśmy też o odcinku, o Węgierskiej Górze. Ile to tam trwało, nie wiem. Chyba z 20 lat. Nie? Ale właśnie będzie oddawana. W związku z tym chciałbym, żebyśmy dzisiaj powiedzieli, że OK, zaczynamy to i przechodzimy przez wszystkie te szczeble: od pomysłu do przemyślenia, do oddania, do zrobienia naszej obwodnicy Kielc. Mamy kilka pomysłów na przebieg, ale to wszystko są tylko nasze pomysły. Oddajemy to w ręce fachowców, dyrektora generalnej dyrekcji. Pan dyrektor pozwoli, że go publicznie pochwalę, bo po co po kątach chwalić. Dyrektora mamy rzutkiego. Na pewno chce coś po sobie zostawić, na przykład obwodnicę Kielc.

W związku z tym moje zdanie jest takie. Po co strzępić język? Zaczynamy. Od czegoś musimy zacząć. Oczywiście pewnie tam będzie badanie natężenia ruchu itd. To wszystko jest prawda, tylko powiem dla przypomnienia o krakowskiej historii. Węzeł na połączeniu północnej obwodnicy Krakowa i drogi nr 7 już w trakcie budowy został przeprojektowany, ponieważ okazało się, że ten ruch jednak okazuje się trzy czy pięć, czy ileś, czy dwa razy większy – nie pamiętam – niż był w fazie projektowania. Zostały tam dołożone pasy itd. To państwo pewnie wiecie. W związku z tym ta droga jest potrzebna. Mam prośbę do warszawskiej generalnej dyrekcji, do Ministerstwa Infrastruktury. Nie wypychajmy tego poza margines. Zacznijmy. My chcemy pomagać i chcemy te pieniądze dla województwa wyszarpać, zwłaszcza że to jest też otwarcie drogi. Jak już to zrobimy, to będę oczywiście mówił o drodze nr 73, bo trzeba zrobić jakąś poważną autostradę między Kielcami a Tarnowem. Pani dyrektor, cóż to jest wschodnia obwodnica Kielc przy tej autostradzie, o którą będę prosił, prawda?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Przekazuję głos pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Pierwsze pytanie dotyczyło Ostrowca Świętokrzyskiego. W marcu 2024 r. złożony został wniosek o decyzję ZRID. Przeprowadziliśmy ponowną ocenę oddziaływania na środowisko. Decyzja jest w tej chwili u pana wojewody. Czekamy. Pan dyrektor może...

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Kiedy będzie planowane? To jest już ponad rok.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę, panie dyrektorze, a później jeszcze pani dyrektor.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Kielcach Piotr Krampikowski:

Tak jak pani dyrektor wspomniała, wniosek został złożony. W chwili obecnej trwa ponowna ocena oddziaływania na środowisko przez RDOŚ w Kielcach. Jesteśmy w ciągłym kontakcie z RDOŚ. Na jakim to jest etapie? Konkretnego terminu w tym momencie nie podam.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Pytam, o ile jest już przekroczony zaplanowany termin uzyskania tej decyzji.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Kielcach Piotr Krampikowski:

Zaraz spojrzę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Jeżeli nie macie państwo tych danych, to może na piśmie?

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Kielcach Piotr Krampikowski:

Dobrze, to ja przygotowuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak. Poprosimy na piśmie. To jest trochę inny temat niż temat bieżącego posiedzenia podkomisji, więc prosimy o wysłanie na piśmie i prześlemy pani poseł. Pani dyrektor, czy jest jeszcze coś do dodania?

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Tak. Pani poseł zarzucała, że miasto Kielce jest pomijane. 10 mld zł to jest wartość inwestycji, które w tej chwili są w trakcie przygotowania bądź w realizacji. Nie możemy mówić o pomijaniu. Budżet państwa też ma swoje ograniczenia. Potrzeby nie są skupione w żadnym województwie i żadne województwo nie jest pomijane. Wydaje mi się, że nikt nie może mówić o wykluczeniu. Inwestycje realizowane są zgodnie z potrzebami i zgodnie z możliwościami.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Kontynuują państwo to...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Pani poseł, proszę o chwileczkę i zaraz dam pani głos, naprawdę.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Odnosnie do kontynuacji, proces budowy dróg to jest proces wieloletni, czasami trwający 20 lat, a na pewno dekadę, więc nie można tu mówić, że w każdej kadencji, przy każdej zmianie władzy będziemy tworzyli nowe programy i nowe inwestycje. To jest sztafeta. Myślę, że jest to jest temat ponadpolityczny. Realizujemy sieć, to ma być sprawne, to ma obsługiwać ruch tranzytowy i spełniać potrzeby, przede wszystkim ruchowe.

Panie pośle, odnośnie do potrzeb małej czy dużej obwodnicy chciałabym wskazać jedną rzecz. Obwodnice na drogach krajowych służą głównie wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z miast. Rozumiem, że tętnienie pojazdów osobowych też jest..., że każdy chciałby, żeby w mieście ten ruch nie był uciążliwy, żeby hałas był mniejszy, ale pamiętajmy, że drogi krajowe powinny obsługiwać głównie ruch tranzytowy. Droga S7 w dużej mierze przejęła ten ruch tranzytowy na kierunku północ-południe, więc w jakiejś mierze obsługuje. Po generalnym pomiarze ruchu przystąpimy do analizy, zobaczymy, jakie sąciążenia tego ruchu, jakie są kierunki, w jaki sposób można to poprawić, i wtedy będzie rozmawiali o tym, co jest potrzebne: czy mała, czy duża, w jakim kształcie, w jakim śladzie. Pozwólcie nam państwo działać. Generalna dyrekcja realizuje inwestycje od naprawdę wielu lat, myślę, że z powodzeniem. Zatrudnia specjalistów w tej dziedzinie. Dajmy szansę.

Jeszcze raz tutaj przywołam. Zarówno jako generalna dyrekcja, jak i jako Ministerstwo Infrastruktury działamy w oparciu o dostępne środki finansowe. Myślę, że na przestrzeni ostatnich dwóch dekad mapa dróg zmieniła się w znaczący sposób. Wykonaliśmy szereg inwestycji. Jesteśmy wciąż największym placem budowy dróg w Europie. Poczyniliśmy ogromny postęp. Na drogi przekazane zostały ogromne środki. Uważam, że taka sieć, jaką mamy, to sukces wielu lat, sukces naszego kraju. Staramy się nie zaprzestawać w tych działaniach, analizujemy, prowadzimy, mamy jeszcze szereg inwestycji do zrealizowania i będziemy starali się, żeby środki na drogi były i żebyśmy mogli spełniać oczekiwania społeczeństwa i realizować potrzeby ruchowe.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Pani poseł, chciałaby pani?

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Tak, bardzo chciałabym. Bardzo serdecznie dziękuję pani dyrektor za te informacje i za to, że państwo budują. Mam świadomość, jak bardzo zmieniło się w ostatnich latach województwo świętokrzyskie i jak się zmienia dalej. Nie ma wątpliwości. Stąd też moje pytanie o obwodnicę Ostrowca Świętokrzyskiego jako kontynuację. W 2014 r. została tam chyba uzyskana decyzja środowiskowa, więc widzimy, jak długo trwa ten proces, stąd moja troska o to, żeby ten proces został dokończony. Dlatego zabiegamy o wpis obwodnicy Kielc na listę priorytetów, wiedząc, jak długi jest to proces, i wiedząc, że wpis na tę listę to jest dopiero początek. Nie wiadomo, kiedy będzie koniec, ale jeżeli tego nie uzyskamy, to proszę się nam nie dziwić, że widząc obwodnice w innych wojewódzkich miastach, chcielibyśmy, żeby ten – dla nas – priorytet stał się również priorytetem rządu.

Za to, co państwo kontynuują, bardzo dziękujemy. S74 jest dla nas naprawdę bardzo ważna, tak jak S7. Myślę, że kiedy prace te się zakończą, odetchniemy z ulgą, ale już musimy patrzeć w przyszłość. Stąd to nasze dzisiejsze spotkanie, za które – i za ten wniosek – panu posłowi Kasprzykowi bardzo dziękuję. Temat dróg, jak państwo widzą, jest tematem ponad podziałami politycznymi. Zdajemy sobie sprawę z tego, jak długi jest to proces. Kontynuacja jest jak najbardziej ważna. Za to dziękuję. To nie jest atak na panią dyrektor, tylko to po prostu nasza troska. Wiedząc, jak długo czekaliśmy na to, co się teraz dzieje, chcielibyśmy widzieć wpis obwodnicy Kielc na listę priorytetów rządu. Na razie o to prosimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł.

Posel Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Jasne, to wszystko prawda, tylko że 9 mld zł jest w województwie, a nie w Kielcach. W Kielcach mamy przebieg przez miasto drogi nr 74. To też jest droga, która wzbudza wiele kontrowersji, bo to jest krótsza obwodnica, która też idzie przez środek miasta. Chcemy jednak to zrobić, bo zawsze jest to dziesięć razy poprawiony standard przejazdu przez miasto. Co do tego nie ma wątpliwości, natomiast trzeba też wiedzieć, że musimy popatrzeć całościowo. Droga nr 74, która teraz jest budowana i będzie budowana, musi być zbudowana do miejscowości Nisko. To będą lata, które są oczywiście przewidywalne. Jak połączymy się z S19, wtedy to już będzie miało duży sens.

Jeśli chodzi o drugą stronę, uważam Piotrków i Łódź największy w Polsce węzeł komunikacyjny, drogowy, a niedługo – po budowie tamtych wszystkich tuneli w Łodzi – zapewne też kolejowy, ale tam jest niesamowita historia pt. Sulejów, Piotrków. To przejdziemy bardzo szybko, po czym od Sulejowa do Piotrkowa będzie... Ile? 40 minut? Tak to jest, nie?

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Posel Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Tak, tam coś się robi, ale pamiętam, że jak ministrem był pan Cezary Grabarczyk, już wtedy te śmiałe zamysły były. Teraz nabierają kształtów.

Droga nr 73 to jest natomiast zupełnie inny kierunek. Niestety droga nr 73 nie jest połączona z drogą nr 7 w sposób racjonalny komunikacyjnie, żeby dawała ulgę dla Kielc, ale to jest jeszcze inna historia. Jak mówię, to zupełnie inny kierunek, bo najkrótsza droga do A4, gdybyśmy chcieli jechać w kierunku Słowacji, Ukrainy, bo przecież wojna kiedyś się skończy i tamten ruch będzie... Na terenie świętokrzyskiego jakoś to jeszcze wygląda, ale przejeżdżamy przez Wisłę i nie

wiadomo, czy to droga krajowa, czy to jakaś ścieżka rowerowa, co to jest, jak to jest. W każdym razie o tym też będziemy... Jak chcemy natomiast patrzeć całościowo, to ten trudny element, jakim jest wschodnia obwodnica Kielc, to jest ciężka bajka, ale do zrobienia. To gwoźdź wyjaśnienia.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Kasprzyk.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Bardzo państwu dziękuję za zainteresowanie. Pani dyrektor dziękuję za odpowiedzi... które są absolutnie niesatysfakcjonujące dla społeczeństwa, dla mieszkańców świętokrzyskiego. To nie jest wina pani dyrektor. Proszę przekazać te słowa panu ministrowi Klimczakowi, który jest bardzo odporny na argumenty mieszkańców i merytoryczne słowa, które i Kielce, i posłowie wielokrotnie przekazują. Nie wiem, dlaczego tak jest, dlaczego wschodnia obwodnica Kielc, rozwój województwa świętokrzyskiego jest zatrzymywany. Obwodnica nie jest wpisana na przykład w „Strategię rozwoju Polski do 2035 r.”. Nie jestem w stanie tego pojąć.

Miałem to powiedzieć na końcu. Zaproszę państwa i pana ministra do Kielc, żeby zobaczyli państwo, jak wyglądają inwestycje na miejscu. Cieszę się, że rozwój, o którym pani dyrektor mówi, jest kontynuowany i jest budowany. Wiem – to chociażby linia kolejowa Piekietko w Nowym Sączu – jak długo trwały plany, ale równie długo, pani dyrektor, trwały plany budowy drogi S74 i obwodnicy wschodniej. Też 40 lat leżą w szufladzie. Myślę, że to trochę za długo dla miasta wojewódzkiego, za długo. Zawsze trzeba to pokazywać w odniesieniu do jakiegoś odpowiednika, benchmarkingu.

Pani dyrektor, to proste pytania. Pani mówiła, że niektóre inwestycje są realizowane długi czas. Dzisiaj bardzo się cieszymy, że kiedy we wszystkich 15 województwach zrealizowane i skomunikowane zostały drogi szybkiego ruchu, buduje się dopiero S74 w przebiegu, jakim przecinamy Kielce poziomo na pół. Dzisiejsze transporty tirów na Tarnów, Busko i ze wschodu, które skręcają tam i w drugą stronę, przecinają Kielce pionowo, tak jak pan poseł mówił, 900 metrów od rynku. Nie ma w Polsce i chyba na świecie takiego centrum ważnego miasta, które miałoby dwie obwodnice, które przecinają się jedna 900 metrów, a druga 1200 metrów od...

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Kuriozum. Drodzy państwo, rozwalamy miasto. Rozwalacie miasto. Chciałbym prosić o to, żeby tego nie robić. O ile z S74 nie jesteśmy w stanie nic już zrobić poprzez zapóźnienia wielu, wielu poprzednich urzędów centralnych, rządów i władz miasta, o tyle prosimy o to, żeby uwzględnić dobrostan nas, mieszkańców – nie tylko Kielc, ale i województwa świętokrzyskiego – i nie robić nam kolejnej arterii prawie przez środek miasta, pięćset parę metrów od ratusza. To jest absolutny dramat.

Inwestycje, które były zaplanowane 40 lat temu, powinny zostać dostosowane do realiów nie dzisiejszych, tylko za kolejnych kilkanaście lat. Mam prośbę o to, żeby nasze nieustanne... Pan poseł mówi – a ma większe doświadczenie i bardzo szanuję to zdanie – że przed wyborami politycy dostają jakiegoś amoku i wtedy okazuje się, że można podpisać umowę na przykład na projektowanie obwodnicy Ostrowca, której nikt nie chce, jak zrobił to minister Adamczyk. Ona utknęła dlatego, że nikt jej nie chce: ani Ostrowiec, ani okoliczni mieszkańcy. Koncepcja przebiegu tej obwodnicy też nie była szczęśliwa, ale wiemy, jaki jest stan prawny, administracyjny. To jednak nie jest tematem tego posiedzenia podkomisji.

Pani dyrektor powiedziała, że proces budowy dróg to proces wieloletni, trwający nawet 20 lat. Jakie są koszty przygotowania inwestycji w nowym przebiegu – jeżeli byłaby pani uprzejma powiedzieć – w horyzoncie na przykład pięciu lat? Przecież mówimy nie o miliardzie złotych za jakąś 15-kilometrową dwukierunkową drogę krajową czy ekspresową, tylko o pierwszych pracach przygotowawczych. Budżet państwa na tym nie straci, a na pewno zyskają mieszkańcy województwa świętokrzyskiego. Sprzeciwiam się też temu...

A, zacząłem mówić o tym, że musimy mówić o rozwoju. Pani dyrektor, proszę o informację na piśmie – bo teraz pewnie nie mają państwo takich danych – ile dróg ekspresowych i obwodnic miast powstało w sąsiednich województwach województwa świętokrzyskiego: podkarpackim, łódzkim, lubelskim, małopolskim. Mazowieckie jest specyficzne i te porównania mogą być

niezasadne, bo to jest centrum, stolica, autostrady i inne i powstało ich pewnie znacznie więcej. Ile powstało w województwie świętokrzyskim?

To pokaże państwu i nam twarde argumenty do tego, żeby mówić, że jesteśmy najbardziej wykluczonym lub jednym z najbardziej wykluczonych komunikacyjnie województw w Polsce. Tak być nie może. Nie mogą państwo czy państwo nie może zapomnieć o województwie. Tak, jest budowane 112 km. Jeszcze nie wszystkie te kilometry są budowane, bo czekamy na ZRID. Nie wiem, czy wykonawcy się spóźniają, czy nie. To już jest inna sprawa. W niektórych przypadkach trwają procedury, bardzo dobrze, ale kiedy w naszym województwie jest budowane 112 km, podkarpackie ma zakończoną drogę, całą z góry do dołu, tunelami.

Pamięta pani, ile kosztowały te odcinki dróg w województwie podkarpackim? Proszę o informację na piśmie. Do tych kilometrów dróg ekspresowych w sąsiednich województwach proszę jeszcze dopisać wartość wszystkich inwestycji drogowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i innych programów rządowych w tych województwach, bo to pokaże skalę. Dzisiaj mówicie państwo, że jest 10 mld zł. Bardzo się cieszymy, ale nie jest tak, że to jest prezent. To jest zapóźnienie i nadrabianie zapóźnienia komunikacyjnego. Tak należy traktować te inwestycje.

Prosimy o kolejną, która nie rozetnie nam miasta już nie na pół, bo S74 rozcina praktycznie na pół, ale na kolejne ćwiartki. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że dzisiaj bardzo duża jest wina pani marszałek czy zarządu województwa świętokrzyskiego, który odstąpił od przygotowań planów realizacji tej inwestycji. Trzeba jasno powiedzieć, że zarząd województwa świętokrzyskiego działa wbrew mieszkańcom Kielc i wbrew woli i potrzebom mieszkańców województwa świętokrzyskiego. Dzisiaj jedyną realną możliwością wybudowania tej drogi jest przejęcie tej inwestycji przez Skarb Państwa, przez instytucje rządowe, przez GDDKiA.

Na koniec mam jeszcze jedno pytanie. Mówiła pani, że analizy ruchu będą do połowy 2026 r. Tak, słyszymy o tym, ale mówiła pani też o tym, że wtedy będą prace studyjne i zobaczymy, jaki to będzie przebieg. Czy mam przez to rozumieć, że po analizie ruchu ministerstwo przystąpi do realizacji wschodniej obwodnicy Kielc jako inwestor? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Przekazuję głos pani dyrektor. Pani dyrektor, jeżeli nie da pani rady odpowiedzieć na jakieś pytanie, to poprosimy o odpowiedzi na piśmie.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Oczywiście do pytań dotyczących liczby kilometrów, sieci w sąsiednich województwach czy w całej Polsce, jak i kosztów budowy tych dróg odniesiemy się na piśmie, bo nie jestem przygotowana na taką odpowiedź. Chciałam wskazać na jeden fakt. Rządowy program budowy dróg to uchwała Rady Ministrów. Wprowadzenie takiego programu poprzedza szereg czynności, szereg analiz, również strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Pan minister nawet chcąc coś dopisać dzisiaj, nie może tego zrobić. To nie jest taki proces. Trzeba przeprowadzić strategiczną ocenę oddziaływania, żeby pozostać w zgodności z przepisami prawa. To tak gwoździ usprawiedliwienia pana ministra.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Proces się rozpoczął?

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Po generalnym pomiarze ruchu będziemy mieli szansę przeanalizowania, jak w tej chwili rozkłada się ruch, jakie są potrzeby ruchowe na całej sieci. Na podstawie tych danych przystąpimy do rewizji programu. Wtedy będzie go można rozszerzyć o nowe zadania, podjąć decyzje dotyczące nowych kierunków rozwoju sieci drogowej. Oczywiście w przyszłości trzeba będzie to skorelować z zaplanowanym budżetem, bo taki program powinien mieć albo musi mieć zabezpieczenie finansowe. Dlatego wspominałam o generalnym pomiarze ruchu. Dane te posłużą nam do określania kierunków rozwoju sieci. Wtedy będziemy mieć techniczną podstawę do zmiany programu rządowego. Na dzień dzisiejszy prowadzenie analizy i dopisywanie od ręki nie są celowe. Rozwój sieci powinien odbywać się przede wszystkim w oparciu o dane dotyczące ruchu.

Chciałabym wskazać na jeszcze jedną rzecz. Sieć drogowa to nie tylko drogi krajowe. To również drogi zarządzane przez jednostki samorządu terytorialnego. Droga nr 73 mimo tego, iż jest drogą krajową, jest zarządzana przez prezydenta Kielc. Niekoniecznie każda

droga musi być drogą krajową. Obwodnica również mogła być drogą wojewódzką. Nie było takiej potrzeby. Województwo podjęło działania i to też spełzło na niczym. Pan poseł mówił o 40 latach. Nie możemy tu mówić o nieudolności czy braku chęci. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg w pewnym momencie też prowadził nabór na obwodnicę w ciągu dróg wojewódzkich. Taki wniosek nie wpłynął. Rząd mógł wesprzeć taką inwestycję, ale takiego wniosku ze strony województwa nie było. Tu nie możemy więc wskazywać na zaniechania ministerstwa czy samego ministra, bo takie działania nie zostały podjęte również przez samorządy.

Odnosnie do przejścia S74 przez Kielce: wszystkie inwestycje realizowane przez generalną dyрекcję są konsultowane z lokalnymi samorządowcami, z władzami miasta. Ta inwestycja też była konsultowana. Na poprzednim posiedzeniu dotyczącym województwa świętokrzyskiego pan minister Bukowiec to wskazywał. Pokazał również dokument mówiący, że prezydent Wenta na pewnym etapie wskazał takie rozwiązania jako preferowane i akceptowalne. Stąd też taki był kierunek rozwoju tej drogi. To nie są arbitralne decyzje podejmowane przez generalną dyрекcję. To są analizy ruchowe, finansowe. Wsłuchujemy się również w głos samorządu, w lokalne potrzeby, współpracujemy. To jest wynik współpracy stron. To nie są arbitralne działania.

Nie zgodzę się z tym, że województwo świętokrzyskie jest wykluczone. Mamy S7 i 74. Tak na szybko, przywoływane województwo podkarpackie to jest S19 i A4. To też dwie drogi. Południowy odcinek S19 wciąż jest w realizacji. U państwa S74 też jest w trakcie realizacji. Jeżeli więc licytujemy się na sztuki dróg ekspresowych, to...

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Jeśli chodzi o... na województwie świętokrzyskim, tam było 40 km dróg ekspresowych, kawałek przecina Kielce, i ok. 100 km przez...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dajmy pani dyrektor dokończyć.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Powiem państwu jeszcze jedną rzecz. Budowa dróg to jest jeden temat. Te drogi trzeba też utrzymywać. Sieć dróg ekspresowych i autostrad jest siecią drogą w utrzymaniu. Tych dróg mamy już ponad 5 tys. Potrzeby są znane, sieć powinna rozwijać się cały czas, ale musimy też zadbać o utrzymanie dróg. Te drogi będą wymagały remontów, nakładów finansowych, dostępności środków finansowych w budżecie państwa. To też musimy brać pod uwagę. Liczę – myślę, że pan minister również – na państwa wsparcie przy kolejnych projektach ustawy budżetowej, żebyśmy mogli realizować te wszystkie zgłaszane przez państwa potrzeby, bo my z wielką chęcią będziemy je realizować.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Powoli będziemy kończyć naszą dyskusję. Chciałbym państwu bardzo serdecznie podziękować za merytoryczną dyskusję. Potrzeb drogowych w całej Polsce jest bardzo dużo. Mam nadzieję, że powoli potrzeby te będą realizowane, bo jednak drogi są budowane dla mieszkańców, aby zwiększać bezpieczeństwo, ale również komfort. Dziękuję za tę dyskusję. Myślę, że w naszej podkomisji jeszcze niejednokrotnie do takiej dyskusji będziemy powracać.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję wszystkim. Zamykam posiedzenie.