

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 19)
z dnia 8 stycznia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 19)

8 stycznia 2026 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 na temat opracowania analizy ruchowej funkcjonowania skrzyżowania DK92 z ul. Poznańską i Aleją Solidarności w Tarnowie Podgórnym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Fitak** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Ewa Noszczyńska-Szkurat** pierwszy zastępca wójta gminy Tarnowo Podgórne wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – 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, panów posłów, witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat opracowania analizy ruchowej funkcjonowania skrzyżowania drogi krajowej 92 z ul. Poznańską i Aleją Solidarności w Tarnowie Podgórnym. Przedstawiają minister infrastruktury oraz generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad.

Szanowni państwo, na początku chciałbym powitać naszych gości. Witam panią Katarzynę Krzywińską, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych. Witam panią Magdalенę Fitak, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych. Witam pana Piotra Kurkowskiego, pełniącego obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Witam panią Monikę Tuszyńską, dyrektor Departamentu Zarządzania Siecią Dróg. Witam pana Patryka Kosickiego, dyrektora Oddziału GDDKiA w Poznaniu. Witam panią Ewę Noszczyńską-Szkurat, pierwszego zastępcę wójta Tarnowa Podgórne. I witam pana Janusza Mazgaję, kierownika Wydziału Infrastruktury Drogowej, Tarnowo Podgórne.

Szanowni Państwo, dzisiejszy temat jest z inicjatywy pana posła Bartosza Zawiei, któremu na początku oddam głos.

Poseł **Bartosz Zawieja (KO)**:

Dziękuję, panie przewodniczący, że w tym natłoku obowiązków i tematów, które mamy na naszych posiedzeniach – a w Komisji Infrastruktury się bardzo nie nudzimy... Bo podkomisji jest pięć, ale drogowa jest najważniejsza.

Szanowni państwo, temat drogi krajowej nr 92 na tym odcinku jest bez wątpienia czymś, co z punktu widzenia nie tylko rozwoju gminy, ale metropolii poznańskiej, jest bardzo ważne chociażby w zakresie projektowania tego dwupoziomowego ronda. Ja przytoczę chociażby SDRR-y, z tego, co pamiętam, robione do spółki – nie wiem, czy to GDDKiA, czy generalna to robiła – ale również w oparciu o dane, które mają inni zarządcy dróg. Jest to odcinek, co tu dużo mówić, o stale rosnącym natężeniu ruchu. Ta część metropolii poznańskiej w ramach suburbanizacji się bardzo szybko zabudowuje. W gminie Tarnowo na przestrzeni ostatnich 20 lat ilość mieszkańców zwiększyła się – można powiedzieć śmiało – o 100%.

Ale jest tu też ten aspekt, nie tylko społeczny, nie tylko drogowy, nie tylko w zakresie BRD, ale również jak państwo wiedzą, ta gmina słynie w Polsce z bardzo wielu, jakby to powiedzieć firm, które się w niej znajdują. I zaraz przy wyjeździe właśnie z Tarnowa Podgórnego w stronę Rumianka i dalej Pniew jest bardzo duży park technologiczny. Tam są takie firmy, jak chociażby British Imperial Tobacco, Mendelez czy chociażby cały park technologiczny Lidl Polska w Jankowicach – czyli największe centrum logistyczne. Sami państwo wiedzą, że ta obecna sytuacja powoduje, że chociażby dojazd – nieśmiało powiem – kilkuset tirów do tych zakładów, w ujęciu dobowym, jest bardzo dużym utrudnieniem. A więc ja jako osoba, która tam przebywa, bo akurat jestem tam troszkę również zaznajomiony z tematem przez rodzinę, mówię, że jest to bez wątpienia wąskie gardło. I ja się cieszę, że w oparciu o porozumienie z generalną dyrekcją obecnie gminy do końca lutego ma przeprowadzić pomiary natężenia ruchu. Wiem, że to będą pomiary umowne i rzeczywiste. Ja bym zachęcał, żeby to były jednak mimo wszystko pomiary przejazdów rzeczywistych, a nie umownych. Bo doskonale wiemy, że Visum czy inny program generacji potoków ruchu może mieć tutaj pewnego rodzaju rozdźwięki – oczywiście minimalne. Ale jako osoba, która przez wiele lat, powiedzmy, z tą branżą miała do czynienia, chciałbym tutaj jednoznacznie zaznaczyć, że ten aspekt kilkunastu tysięcy miejsc pracy, możliwości rozbudowy tego potencjału na styku właśnie metropolii poznańskiej czy gminy Tarnowo Podgórnej i Szamotuły są bez wątpienia bardzo duże. Czyli reasumując, z tej drogi, z tego wąskiego korzystają jedne z większych firm, które mamy w tej części kraju, jeśli nie Europy. I co gorsza – to jeszcze bym chciał tylko zaznaczyć – minimalnie poniżej tej drogi, która akurat na tym odcinku, niżej w stronę Poznania, ma te dwa pasy ruchu, jest chociażby jedno z dwóch krajowych centrów logistycznych Amazona. A więc na przestrzeni drogi krajowej nr 92 na odcinku właśnie kilometra przed Tarnowem i przez całe Tarnowo dawniejszą ulicą Poznańską do Rumianka, czyli na odcinku 4 km, swoje siedziby mają przynajmniej trzy lub cztery jedne z większych koncernów europejskich. I to nie chodzi o to, że to są rady sołeckie, czy to są radni powiatowi, czy to są radni sejmikowi. Bo są tam wszyscy z różnych opcji. Rzeczywiście jest to problem, który rozpala tamtejsze emocje.

Z punktu widzenia możliwości finansowych generalnej dyrekcji to nie są jakieś nadzwyczajne środki, które można przeznaczyć na to. A więc ja sobie nie wyobrażam sytuacji, w której to w lutym czy w marcu nie przystąpimy do porozumienia. Tutaj gmina się zobowiązała również do partycypacji w kosztach robienia dokumentacji technicznej, aby to skrzyżowanie powstało.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli jako ta osoba, która stara się, by te lokalne tematy szły do przodu, chciałbym takim stwierdzeniem zakończyć – aby po dwuletnim okresie projektowania całej procedury tego węzła czy tego dwupoziomowego ronda przystąpić do jego realizacji w latach 2028–2029. Mnie się wydaje, że to jest najbardziej racjonalny aspekt. I tutaj poza aspektem społecznym, mieszkaniowym i BRD jest oczywiście moim zdaniem coś, co jest bardzo ważne – Tarnowo Podgórne, wieś Jankowice; British Imperial Tabacco, jeden z większych producentów papierosów i wszystkiego z branży tytoniowej w Europie – podkreślam – wszystko, co państwo idziecie kupować w Lidlu, ma napisane: Jankowice, Tarnowo Podgórne. I wiele innych, chociażby czekolady Mendelez. To są moim zdaniem naprawdę ważne rzeczy. I tutaj ci ludzie również zwracają się do wszystkich przedstawicieli, głównie samorządowców, z prośbą o to, aby no ten temat załatwić.

Panie przewodniczący, dziękuję za zwołanie tego posiedzenia. Dziękuję państwu za przybycie. Do siego roku.

Wydaje mi się, że w ujęciu szczegółowym przedstawiciele gminy chyba lepiej to przedstawiają.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle, za przedstawienie tematu naszego posiedzenia podkomisji. Zaczniemy od przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Bardzo proszę, panie dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Magdalena Fitak:

Dzień dobry. Magdalena Fitak, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych.

Spotykamy się w tej sprawie nie pierwszy raz. Może przejdziemy do szczegółowej informacji. Poproszę pana dyrektora oddziału w Poznaniu o przedstawienie prezentacji, a później będziemy prowadzić tę dyskusję dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor.

Proszę, panie dyrektorze, o przedstawienie prezentacji.

Pełniący obowiązki dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu Patryk Kosicki:

Dzień dobry. Patryk Kosicki, pełnię obowiązki dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu.

Przygotowałem krótką informację i krótką prezentację na temat uwarunkowań i sytuacji na tym przedmiotowym skrzyżowaniu. Mówimy o rondzie imienia Lecha Wałęsy w ciągu drogi krajowej nr 92. Zgodnie z obserwacjami i zebranymi danymi na rondzie imienia Lecha Wałęsy, na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 92 z ulicą Poznańską i Aleją Solidarności w Tarnowie Podgórnym w godzinach szczytu komunikacyjnego, czyli między godziną 6:00 a 10:00 rano i między 13:00 a 17:00 dochodzi do powstawania zatorów o długości do 1300 m na ciągu głównym oraz do 700 m na wlotach bocznych. A poza godzinami szczytu do spowolnień o długości 400 m na wszystkich wlotach. Te dane są podawane w oparciu o naszą analizę, którą przeprowadziliśmy jako oddział i o taki pomiar przy pomocy naszych pracowników i firmy nas wspierającej. To był pomiar, czy takie szacunkowe określenie długości tych zatorów z końca 2023 roku. Powstawanie zatorów obserwowane jest także poza dniami roboczymi, również w soboty i w niedziele. Zgodnie z generalnym pomiarem ruchu drogowego – zaznaczam – z 2020 roku, na odcinku tym zanotowano SDRR wynoszący 24 700 pojazdów na dobę, z czego 20% to pojazdy ciężarowe. A na dalszym odcinku w kierunku Poznania ponad 55 tys. pojazdów na dobę. W sąsiedztwie ronda na przestrzeni ostatnich 7 lat zanotowano 16 zdarzeń drogowych, w wyniku których zginęła jedna osoba, rannych zostało 21 osób, w tym 8 ciężko. Z uwagi na powyższe oraz fakt, że na pokonanie półtorakilometrowego odcinka dojazdowego do ronda zajmuje często ponad 15 minut, skrzyżowanie to jest przedmiotem zgłoszeń interwencji władz samorządowych, również mediów, osób prywatnych, a także przedstawicieli inwestorów. W sąsiedztwie, tak jak już pan poseł słusznie zauważył, znajdują się duże centra dystrybucyjne firm – w między innymi koncernu tytoniowego, firmy Lidl, innych firm dystrybucyjnych, produkcyjnych, których pracownicy, nie mając alternatywy w postaci połączenia kolejowego, codziennie dojeżdżają do wyżej wymienionych zakładów, korzystając z własnych środków transportu oraz komunikacji autobusowej.

Tu oczywiście warto uzupełnić, że również ten transport ciężki, czyli ta obsługa tych centrów dystrybucji, to też z całą pewnością kilkaset pojazdów na dobę.

Opis sytuacyjny. Skrzyżowanie to jest także jednym z dwóch skrzyżowań obsługujących ruch lokalny z miejscowości Tarnowo Podgórne. Jest ważnym punktem lokalnego układu drogowego, służąc jako najbliższy dojazd na przykład do okolicznych term czy centrów handlowych – będąc położonym jednocześnie na szlaku drogi krajowej 92, alternatywnej dla płatnej autostrady A2. I tu jest jakby schemat z Google Maps i zdjęcie przybliżające jeden z tych wlotów. Tu poniżej, po lewej stronie, to jest wlot od strony zachodniej.

Parę zdań na temat współpracy. Potwierdzam deklarację gminy Tarnowo i w ramach współpracy w październiku 2024 roku gmina Tarnowo Podgórne wystąpiła do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu z propozycją przygotowania dokumentacji projektowej na rozbudowę tego węzła – nazywając go docelowo węzłem, dzisiaj jest to skrzyżowanie o ruchu okrężnym – na skrzyżowanie dwupoziomowe. W odpowiedzi obustronnie ustalono, że opracowanie takie w pierwszej kolejności poprzedzone zostać musiałyby kompleksową analizą ruchu sporządzoną staraniem gminy i opracowaną na podstawie badań pomiarów ruchu, w tym badaniem natężenia ruchu na poszczególnych relacjach skrajnych. To pozwoli szczegółowo przeanalizować skutki realizacji takiej inwestycji. W efekcie 29 maja 2025 roku podpisano obustronnie porozumienie, na mocy którego gmina zobowiązała się do opracowania analizy ruchowej funkcjonowania wyżej wymienionego skrzyżowania, zgodnie z wymaganiami i wytycznymi przekazanymi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Na tym etapie dziękuję, tyle tytułem wstępu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Czy pani dyrektor chciałaby jeszcze coś dodać? Czy później? Na etapie dyskusji, dobrze.

To teraz oddam głos stronie samorządowej. Bardzo proszę. Proszę tylko o przedstawienie się przed zabraniem głosu.

Pierwszy zastępca wójta gminy Tarnowo Podgórne Ewa Noszczyńska-Szkurat:

Witam państwa bardzo serdecznie. Ewa Noszczyńska-Szkurat, zastępca wójta gminy Tarnowo Podgórne.

Już dużą część sytuacji w naszej gminie przybliżył zarówno pan poseł Zawieja, któremu bardzo serdecznie dziękuję za zaangażowanie w tę sprawę, jak i pan dyrektor z generalnej dyrekcji. Ja chcę tylko dodać, że gmina Tarnowo Podgórne to blisko 7 tys. podmiotów gospodarczych, które wygenerowały ponad 50 tys. miejsc pracy. Jesteśmy największym rynkiem pracy w województwie wielkopolskim, poza miastem Poznań. To powoduje, że do naszej gminy przyjeżdża bardzo wiele osób. Są te duże centra logistyczne i zakłady pracy. Mamy też na swoim terenie firmę Girteka, która słynie z ogromnej liczby samochodów. Ona się znajduje na wysokości firmy Amazon. Wkrótce ma się przenieść na zachodnią stronę od ronda Lecha Wałęsy. I ten ruch też będzie powodował znaczne zwiększenie liczby pojazdów na tym skrzyżowaniu. Dane, które przedstawił pan dyrektor z generalnej dyrekcji, to są dane z 2020 i chyba z 2022 roku. Pragnę państwa zapewnić, że ten ruch jest znacznie większy. Często kolejka, żeby dostać się do samego Tarnowa lub przejechać przez rondo, sięga około 8 km. I rzeczywiście jest to bardzo duże utrudnienie, zarówno dla mieszkańców samego Tarnowa Podgórne, jak i dla uczestników trasy 92.

Tak że bardzo nam zależy na tym, aby ta inwestycja doszła do skutku. Stąd nasze zapewnienie o przygotowaniu kompletnej dokumentacji projektowej. Natomiast o rzeczach technicznych pan kierownik Janusz Mazgaj państwu powie. Ja natomiast bardzo serdecznie apeluję o to, żeby nasza prośba, czyli wpisanie do realizacji tego skrzyżowania, nastąpiło jak najwcześniej, czyli – tak jak pan poseł Zawieja powiedział – na przełomie 2028 i 2029 roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana kierownika o zabranie głosu i przedstawienie się.

Kierownik Wydziału Infrastruktury Drogowej Urzędu Gminy Tarnowo Podgórne Janusz Mazgaj:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, drodzy państwo. Janusz Mazgaj, kierownik Wydziału Infrastruktury Drogowej w Urzędzie Gminy Tarnowo Podgórne.

Chciałbym się tutaj odnieść do tych badań, o których mówił pan dyrektor Kosicki – ponad 20 tys. w 2020 roku zostało zmierzone, natomiast też była przedstawiona sytuacja taka, że w maju ubiegłego roku podpisaliśmy porozumienie z generalną dyрекcją – my jako gmina Tarnowo Podgórne – na opracowanie analizy ruchowej funkcjonowania skrzyżowania. I taką analizę zleciliśmy. Na razie nie mamy wyników, gdyż ona jest w trakcie. Termin realizacji tejże umowy na wykonanie analizy ruchowej kończy się ostatniego dnia lutego tego roku. W związku z tym na razie nie mamy aktualnych wyników badań, które moglibyśmy porównać z wynikami badań z 2020 roku. Z tego, co powiedziała pani wójt, wiemy, że na pewno będą większe. Natomiast o szczegółach i o faktycznych pomiarach informacja dopiero będzie znana pod koniec lutego – wtedy też firma, która realizuje tę analizę ruchową, przedstawi rekomendację co do sposobu przebudowy tego węzła, tego skrzyżowania. Nie wiemy jeszcze, czy to będzie rozwiązanie w postaci skrzyżowania dwupoziomowego, ale wydaje nam się, że raczej w tym kierunku to będzie zmierzało. Obecnie trudno mi mówić o szczegółach, bo tych szczegółów nie znam. Będą znane dopiero pod koniec lutego i wtedy na pewno oczywiście powiadomimy generalną dyrekcję o wynikach tych badań i będziemy, jak myślę, dalej współpracować.

Chciałem jeszcze dodać jedną rzecz – o czym mówił też pan dyrektor Kosicki wcześniej – o przejeździe, jak gdyby na siebie przez gminę Tarnowo Podgórne opracowania pełnej dokumentacji w celu przebudowy tego ronda. W budżecie na razie gmina ma 1,2 mln zł. Jeśli będzie potrzeba dołożenia środków w budżecie, to jest wola radnych, wola wójta, żeby te środki zapewnić – po to, żeby wystarczyło na realizację tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Teraz oddam głos panu posłowi Zawiei.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję. Chciałem panu dyrektorowi podziękować. Ten zator jest trochę większy w godzinach szczytu niż 1300 m. Ale to jest moim zdaniem clou problemu, jeżeli chodzi o przekrój obecnie istniejącej drogi. Samo SDR, czyli średniodobowe natężenie, czyli prawie 25 tys. pojazdów, z czego 20% to są pojazdy ciężarowe – to jest moim zdaniem pewna rekomendacja. W ramach – z tego, co sobie przypomniałem – co dziesiątych pomiarów, które chociażby robił zarząd dróg powiatowych... Ale oni również robili takie pomiary uzupełniające na drogach wojewódzkich i krajowych – przy tych wlotach, chociażby tych dróg na drogach krajowych. Natężenie ruchu w tej części metropolii poznańskiej systematycznie rośnie i będzie rosło. Zatem tutaj mi się wydaje,

że ta analiza tylko potwierdzi to, co pan dyrektor Kosicki przygotował – aby to dwupoziomowe rondo powstało.

Mnie się wydaje, że ten plan powinien być bardziej ambitny. Zakładam, że wiosną już by się udało zacząć projektować. Biorąc pod uwagę ten okres w obecnym roku i do końca przyszłego roku, to ja bym zawniósował trochę bardziej ambitnie, aby wpisać plan realizacji tego węzła w harmonogram inwestycji na lata 2027–2028. Stąd mam pytanie – czy taki plan z punktu widzenia ministerstwa i generalnej dyrekcji jest możliwy, aby w latach 2027–2028 po projektowaniu przystąpić do realizacji tego zadania?

Szanowni państwo, pokażcie mi na terenie województwa wielkopolskiego drogę, która ma po jednym pasie w każdą stronę 3,5 m, ma parametry drogi powiatowej i ma 25 tys. pojazdów na dobę. Powiem szczerze, ja sobie nie przypominam takiego miejsca. Podobnym miejscem, ale bardzo szerokim, o największym natężeniu ruchu w skali kraju jest oczywiście obwodnica autostradowa A2 Poznania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos, czy oddamy głos Ministerstwu Infrastruktury? Dobrze. Pani dyrektor, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Magdalena Fitak:

Szanowni państwo, tak jak spotykamy się kolejny raz i rozmawiamy – podstawą do dalszych dyskusji musi być analiza ruchu. Na podstawie tej analizy musi być zrobiona także prognoza ruchu, która określi, jakie rozwiązania należy zastosować. Dopiero wtedy możemy rozpocząć dyskusję o skali inwestycji, o jej kosztach i możliwej realizacji. Na dzień dzisiejszy wiemy, że sytuacja jest trudna, wiemy, że powstają zatory – przy czym droga nie jest projektowana na najbliższy rok, dwa lub trzy, tylko na wiele lat.

W związku z powyższym należy zastosować takie rozwiązania, które problem rozwiążą na najbliższe dekady, a nie na rok czy dwa. W związku z powyższym przede wszystkim należy rozpocząć od tej analizy i od prognozy ruchu, żeby można było w ogóle określić, czy jakiegokolwiek rozwiązanie punktowe w tym miejscu będzie możliwe do realizacji i będzie rozwiązywało ten problem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor.

Panie dyrektorze, czy chciałby pan jeszcze się odnieść? Nie.

Nie widzę więcej zgłoszeń... Proszę bardzo, pani wójt.

Pierwszy zastępca wójta gminy Tarnowo Podgórne Ewa Noszczyńska-Szukurat:

Oczywiście, jak najbardziej zgadzam się z tym, że najpierw powinna być przeprowadzona ta analiza, która przebiega w tej chwili.

Natomiast myślę, że na rozpoczęcie realizacji przebudowy tego skrzyżowania, możemy liczyć w 2028 roku. Bo sytuację po prostu widać gołym okiem – ta droga jest niedrożna, nie spełnia oczekiwań zarówno parametrami swoimi, jak i przystosowaniem do tak dużego obciążenia. Dlatego nam bardzo by zależało, aby w tę wieloletnią prognozę finansową udało się wpisać na ten rok, czy chociażby 2028, najpóźniej 2029, tę drogę do realizacji. A jeszcze raz podkreślam, że nasze zobowiązanie dotyczące przygotowania dokumentacji oczywiście jest i ono będzie. To będzie realizowane aż do pozwolenia na budowę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Zawieja, bardzo proszę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Nie wiem... Ja tylko mogę przypomnieć, że podobny przykład wiele lat temu miałem jako mieszkaniec ulicy Głogowskiej w Poznaniu, czyli ówczesnego miejskiego przebiegu drogi krajowej nr 5.

Wiadomo, że przed Euro i zaraz po, została poszerzona możliwość i wybudowano miejski odcinek autostrady A2, który połączył ulicę dawniejszą S5, która już niestety teraz jest drogą wojewódzką, która miała przez dziesięciolecia przebieg podobny do gminy Tarnowo Podgórne. Pamiętam, jak dzień po wejściu do Unii Europejskiej jako pracownik ówczesnego miasta Poznania składaliśmy pierwsze wnioski o dotację do Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Byliśmy, co tu dużo mówić, przy tych rozważaniach – czy to jest zasadne, czy nie jest. I pamiętam

tylko tyle – mówię o rzeczach z 2004 roku – że SDRR również były na poziomie 24 tys. I to jest moim zdaniem – może jako nie drogowca, ale osoby, która troszkę tam w tym środowisku w ramach metropolii, powiatu czy miasta miała z tym do czynienia... Powiem tak, obecni mieszkańcy, sołtysi, strona społeczna i samorządowcy, widząc to zjawisko, z którym się tam mierzymy, z mówieniem, że musimy poczekać na jakąś analizę... Ja nie mówię, że to jest... Oczywiście ta analiza odpowie w szczegółach, jak to ma wyglądać. Moim zdaniem jest to ważne z punktu widzenia realizacji tej inwestycji, ale nie można tutaj dywagować, czy ona ma powstać. Bo tak jak mówię, podobne natężenia ruchu są na S5 i S11 na wlotach wjazdowych do metropolii poznańskiej – czy to jest Poznań Zachód, czy Poznań Południe – w każdorazowym aspekcie... Na wlotach również na S92... Chociażby właśnie w Swadziwiu. Tylko mówię, to są wloty i skrzyżowania już po przekroju 2 na 2. Tu jest 1 na 1. Ja tutaj z uporem maniaka będę mówił, że strona samorządowa, społeczna, ale również ten biznes, który okolicznie ma... Tak jak mówię, jeżeli 5 tys. ciężarówek codziennie, w skali doby – i to jeszcze były badania robione w godzinach 7:00-10:00 i 13:00 i 17:00... Powinno... Mówiąc racjonalnie, prosiłbym państwa, by dotarło to do państwa działań i aby to robić... Bo my tu nie mówimy o czymś, tylko mówimy o miejscu, które rzeczywiście, moim zdaniem umiarkowanym nakładem finansowym, w najbliższych kilku latach może rozwiązać bardzo ważny aspekt. I o to proszę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Dziękuję stronie rządowej, stronie samorządowej, dziękuję panu posłowi Zawiei za inicjatywę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Państwu również do siego roku.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Mam nadzieję, że problem Tarnowa Podgórnego jak najszybciej będzie rozwiązany, aby mieszkańcom żyło się po prostu wygodniej i żeby wszyscy byli zadowoleni z rozwiązań, które generalna dyrekcja i Ministerstwo Infrastruktury wraz z gminą przygotowuje.

Zamykam dyskusję. Na tym, szanowni państwo, wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia podkomisji.

Zamykam posiedzenie podkomisji. Dziękuję wszystkim za obecność.