

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 20)
z dnia 21 stycznia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 20)

21 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 planów budowy DK75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz (Sądeczanka).

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Gołębiowska** zastępca dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Durbas** wójt gminy Iwkowa, **Krzysztof Szot** wójt gminy Czchowa, **Adam Wolak** wójt gminy Łososina Dolna, **Leszek Ząbkowski** wójt gminy Gnojnik.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** 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 DK75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz (tzw. Sądeczanka).

Szanowni państwo, chciałbym powitać wszystkich gości, przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, administracji oraz przedstawicieli samorządu terytorialnego. Jeżeli chodzi o MI, jest z nami pani Magdalena Fitak, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, wraz z zespołem. Jeżeli chodzi o GDDKiA, jest z nami pani Anna Gołębiowska... Serdecznie witam również pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w MI. Jeżeli chodzi o GDDKiA, jest pani Anna Gołębiowska, zastępca dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji, wraz z zespołem oraz pan Maciej Ostrowski, dyrektor Oddziału GDDKiA w Krakowie, wraz z zespołem. Witam samorządowców: pana Leszka Ząbkowskiego, wójta gminy Gnojnik, pana Bartłomieja Durbasa, wójta gminy Iwkowa, pana Krzysztofa Szota, wójta Czchowa, oraz pana Adama Wolaka, wójta Łososiny Dolnej.

Panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna podkomisjo, szanowni państwo, budowa DK75, czyli tzw. Sądeczanki, na odcinku Brzesko – Nowy Sącz stanowi inwestycję o fundamentalnym znaczeniu dla systemu transportowego południowej Małopolski, ale nie tylko, bo myślę, że to jest droga, która ma znaczenie ogólnopolskie, a nawet międzynarodowe. Inwestycja ta z pewnością przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenia przepustowości komunikacyjnej oraz wzmocnienia potencjału rozwojowego regionu. Blisko 50-kilometrowy odcinek DK75 w standardzie drogi ruchu przyspieszonego z dwoma jezdniami i dwoma pasami w każdym kierunku to jedna z najważniejszych inwestycji. Ma ona również poprawić połączenie południowej części województwa z przebiegiem autostrady A4.

Budowa DK75 została ujęta w „Rządowym programie budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. Oznacza to, że przedsięwzięcie ma zabezpieczone finansowanie

dla zakładanego zakresu rzeczowego. Na tej podstawie możliwe będzie ogłoszenie postępowania przetargowego na budowę inwestycji. Środki finansowe na budowę zapewnia Krajowy Fundusz Drogowy, natomiast koszty związane z pracami przygotowawczymi, a więc pracami projektowymi i dokumentacyjnymi, są ponoszone z budżetu państwa. Ewentualne zmiany pewnie będą mogły rodzić dodatkowe koszty, które będą wymagać dodatkowych uzgodnień.

Ze względu na zakres inwestycji podjęto decyzję o realizacji zadania w podziale na dwa odcinki. Odcinek pierwszy to jest drugi etap łącznika brzeskiego o długości niespełna 3 km. Odcinek oddano do ruchu 24 stycznia 2025 r. Obwodnica Brzeska powstała w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych”. Prace wykonywała firma Eurovia Polska. Druga część to odcinek od Brzeska na włączeniu do DK75 do Nowego Sącza. Długość to ponad 47 km.

20 grudnia 2024 r. regionalny dyrektor ochrony środowiska w Krakowie wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie i przebudowie DK75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz dla wariantu C, który został wskazany jako preferowany przez inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Od decyzji RDOŚ wpłynęły odwołania, które były rozpatrywane przez organ wyższej instancji, tj. generalnego dyrektora ochrony środowiska. 12 grudnia 2025 r. generalny dyrektor ochrony środowiska po rozpatrzeniu odwołań utrzymał w mocy decyzję środowiskową wydaną przez RDOŚ w Krakowie dla budowy nowej trasy na odcinku Brzesko – Nowy Sącz. Decyzja ta otwiera drogę do dalszych etapów inwestycyjnych.

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, po licznych konsultacjach ze środowiskiem samorządowym, ze środowiskami lokalnymi i zgodnie z ustaleniami w ramach GDDKiA cała trasa zostanie podzielona na pięć odcinków. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, w pierwszej kolejności chcemy realizować odcinki niekontrowersyjne. Są to trzy odcinki trasy: od obwodnicy Brzeska do granic gminy Brzesko i Gnojnik, od Iwkowej do Łososiny Dolnej oraz od Tęgoborza do Nowego Sącza, które mają wspólny przebieg z proponowanym przez niektóre lokalne samorządy wariantem A. Właśnie te trzy części trasy, a więc 45% długości przyszłej tzw. Sądeczanki, będą realizowane w pierwszej kolejności. Dzięki temu uda się zrealizować blisko połowę inwestycji, co poprawi bezpieczeństwo mieszkańców.

Już w I kwartale tego roku planujemy ogłosić przetarg na opracowanie dla nich koncepcji programowej oraz wykonanie badań geologicznych. Zgodnie z informacją GDDKiA, pozostałe dwa odcinki Sądeczanki na terenie gminy Gnojnik i Czchów oraz w gminie Łososina Dolna spotkały się z wieloma uwagami dotyczącymi ich przebiegu. Obecnie, po rozmowach m.in. z lokalnymi samorządami, zdecydowano o przygotowaniu nowego wariantu przebiegu trasy na tych obszarach z uwzględnieniem głosu społecznego. Planowane jest ogłoszenie przetargu na przygotowanie nowego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego i wykonanie koncepcji programowej.

Panie przewodniczący, jeśli to możliwe, prosiłbym teraz dyrektora Oddziału GDDKiA w Krakowie, pana dyrektora Macieja Ostrowskiego, o przedstawienie slajdów i pokazanie przebiegu tej trasy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Oczywiście, panie ministrze. Bardzo przepraszam panią dyrektor Katarzynę Kościeszę, nie przywitałem. Witam panią Katarzynę Kościeszę, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie Maciej Ostrowski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, państwo posłowie, szanowni państwo, tak jak powiedział pan minister Stanisław Bukowiec, szybko przypomnę, przedstawiając slajdy, gdzie, w którym miejscu jesteśmy.

Właśnie zakończyliśmy umowę na STEŚ decyzją środowiskową. W grudniu 2025 r. stała się ona ostateczna. W tym miejscu jesteśmy. Cała przygoda rozpoczęła się studium korytarzowym w 2016 r. Później, w 2019 r. było studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Złożenie wniosku o decyzję środowiskową było w 2021 r. Dopiero w 2024 r. było wydanie decyzji środowiskowej przez RDOŚ, natomiast była to decyzja środowiskowa wydana bez rygoru natychmiastowej wykonalności. Musieliśmy czekać prawie rok, aż GDOŚ utrzymał w mocy naszą decyzję środowiskową. Mamy więc ostateczność tej decyzji.

W tym miejscu dzisiaj jesteśmy. Tak jak powiedział pan minister Bukowiec, to przygotowanie elementów koncepcji programowej. Rozpocznijmy przetargi na realizację prac projektowych, później na realizację inwestycji, wydanie decyzji ZRID i prace budowlane.

Oto historia. Tak jak było tutaj pokazane, 2021 r. to DŚU i złożenie wniosku o rygor. RDOŚ wydał decyzję dla wariantu C, jeżeli chodzi o wydanie natychmiastowej decyzji środowiskowej. Musieliśmy czekać rok na ostateczność decyzji środowiskowej.

Chcę przypomnieć, że przebieg DK75 według wariantu C, tego, który obowiązuje dzisiaj w decyzji środowiskowej, ma, tak jak powiedział pan minister Bukowiec, prawie 50 km – 47 km. Mamy to budować jako klasę GP, przekrój 2x2, trzy powiaty: brzeski, nowosądecki i grodzki, miasto Nowy Sącz.

Propozycja uzgodniona z panem ministrem Stanisławem Bukowcem jest taka, aby podzielić tę trasę na pięć odcinków. Odcinek I to jest odcinek niekwestionowany. Tu, gdzie kończy się dzisiaj obwodnica brzeska, czyli od Okocimia w stronę Uszwi, to odcinek ok. 3,6 km, a być może ok. 4 km, w zależności od tego, gdzie będzie mieć punkt styku. Będziemy nad tym pracować. Odcinek II to jest odcinek najdłuższy, o długości 19 km. Odcinek ten niesie dużo emocji. Jest sprzeciw samorządowy. Odcinek III to jest tzw. Wytrzyszczka, odcinek 5,7 km, który nie niesie żadnych problemów społecznych, samorządowych. Odcinek IV to jest odcinek o długości ok. 9 km. To odcinek Łososiny Dolnej. Tutaj także jest sprzeciw samorządowy i społeczny. Odcinek V to tzw. odcinek sądecki. To odcinek 9 km, przy czym 3,2 km przechodzi przez miasto Nowy Sącz, gdzie będzie musiało być podpisane porozumienie z miastem Nowy Sącz, tak jak ze wszystkimi powiatami grodzkimi, celem realizacji tego zadania.

Propozycja jest taka, tak jak powiedział pan minister Bukowiec, aby przy odcinkach I, III i V ogłaszać przetarg na opracowanie elementów koncepcji programu wraz z wykonaniem badań geologicznych. Przy odcinku V z przebiegiem przez Nowy Sącz niezbędne jest zawarcie porozumienia z panem prezydentem na współfinansowanie zadania. Tu zaczęlibyśmy od samej fazy projektowej, czyli od pierwszego porozumienia na projekt, podobnie jak proponowaliśmy miastu Tarnów. Jesteśmy w rozmowach. W piątek w tym tygodniu mam rozmowy w Nowym Sączu z panem i z panią prezydent Nowego Sącza.

Mamy propozycję, przy odcinkach II, IV trzeba będzie wykonać analizy techniczne i sprawdzić środowiskowe możliwości poprowadzenia trasy według propozycji przedstawicieli samorządów, czyli gminy Gnojnik, gminy Czchów i Łososiny Dolnej. Później, w etapie drugim, byłoby zrobienie nowej koncepcji programowej lub opracowanie STEŚ-R z uzyskaniem nowej decyzji środowiskowej. Trzeba powiedzieć, że jest zmiana przepisów, jeżeli chodzi o ochronę środowiska. Jest możliwość posiadania decyzji środowiskowej obecnej na cały odcinek, a w danych odcinkach, które chcemy zmieniać... procedować w tym miejscu nową decyzję środowiskową.

Jaki jest harmonogram, jeżeli chodzi o elementy koncepcji programowej z badaniami geologicznymi? Jaka jest nasza propozycja? Przy odcinku I w marcu ogłosilibyśmy postępowanie przetargowe na koncepcję programową wraz z geologią. Tak samo w odcinku III i w odcinku V. Podpisanie umowy to, tak jak państwo widzicie, ok. sześciu miesięcy, być może będzie to wcześniej. Trwa wybór oferenta. Dajemy bezpieczną datę: wrzesień 2026 r. Zakładamy, że w odcinku I koncepcja programowa z geologią to maksymalnie 12 miesięcy, w odcinku III to maksymalnie 18 miesięcy jej na uzyskanie, a na odcinku V to maksymalnie 24 miesiące. Długość czasu jest związana z długością odcinków, ale także z geologicznym ukształtowaniem terenu. Dochodząc do Sącza, wchodzimy w duże osuwiska. Państwo macie zresztą na ten temat dobrą wiedzę.

ZOPI chcemy odbyć w ciągu dwóch miesięcy we wszystkich tych przypadkach. Wszczęcie postępowania na „Projektuj lub buduj” – lub samo „Projektuj”... Tutaj dajemy do wstępnej propozycji „Projektuj i buduj”. W tym momencie tak by to wyglądało w datach: 2028, 2028 i 2029.

Złożenie wniosku na ZRID w pierwszym przypadku to lipiec 2029 r., styczeń 2030 r. i lipiec 2030, jeżeli chodzi o odcinek V. Uzyskanie ZRID to jest 2030, 2031 i 2031. W ostatniej tabeli macie państwo daty związane z propozycją realizacji tego zadania.

Jeżeli chodzi o odcinek II i odcinek IV, czyli odcinki kontrowersyjne, gdzie samorządy wyrażały sprzeciw wobec przebiegu propozycji odcinka, jeżeli chodzi o wariant C, czyli w tym momencie to gminy Gnojnik, Czchów i Łososina Dolna, mamy propozycję zrobienia nowej analizy techniczno-środowiskowej według propozycji samorządów. To jest ok. 12 miesięcy. Tutaj w grę wchodzi tunel pod Justem w Łososinie Dolnej, a jeżeli chodzi o gminy Czchów i Gnojnik, to obrazowo można powiedzieć, ominiecie... jakiejś granicy gmin Czchów, Gnojnik, gminy Iwkowa. To w zależności

od wyniku tej analizy i podjęcia decyzji o dalszym sposobie procedowania i trybu realizacji. Wtedy będziemy wybierać.

Na koniec: Jaki jest łączny koszt inwestycji? Według naszych założeń to ponad 7 mld zł brutto, w tym ok. 104 mln zł brutto na kolejny etap dokumentacji, tj. opracowanie koncepcji programowej, badań geologicznych i archeologicznych. Szanowni państwo, panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, takie są nasze propozycje.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Czy ktoś ze strony rządowej jeszcze chciałby zabrać głos? Dziękuję, panie ministrze. Przekazuję głos państwu posłom. Bardzo proszę. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Patryk Wicher (PiS) – spoza składu podkomisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Patryk Wicher, jestem posłem z Nowego Sącza. Panie ministrze, powiem kilka rzeczy, które są ponad podziałami sporu politycznego, a które według mnie będą dużym ryzykiem na wydatek odcinków bezspornych, które pan tutaj wymieniał, szczególnie Nowego Sącza. Już mówię dlaczego.

Po pierwsze, panie ministrze, jak pan wie, pojawiły się protesty mieszkańców Nowego Sącza. W odpowiedzi na moją interpelację odpowiedział pan, że jednak najmniej – w stosunku do innych wariantów – wyburzeń wszystkich budynków jest w wariantcie C. Była też propozycja, że będzie lekkie przesunięcie w ramach istniejącego korytarza z decyzji środowiskowej, która już ma swoją moc sprawczą. Jak to przesunięcie będzie wyglądało? Tu chciałbym usłyszeć, jaka jest państwa propozycja i jak to wpłynie na liczbę wyburzanych budynków na terenie miasta Nowego Sącza. To jest pierwsze pytanie.

Druga kwestia, panie ministrze, jest taka. Doskonale pan wie, że odraczacie państwo m.in. piąty wariant dlatego, że Nowy Sącz ma problemy z pieniędzmi. Nowy Sącz na chwilę obecną nie jest w stanie wpisać w WPF udziału własnego w budowie Sądeczanki przez najbliższe lata, ponieważ stan kredytów i zadłużenia miasta jest taki, że... w zależności od kosztów piątego etapu. Bardzo prosiłbym pana ministra o odpowiedź, ile kosztowałoby te 3,2 km. Wiecie państwo o tym, że miasta na prawach powiatu mają 50% finansowania takiej inwestycji w swoim przebiegu. Żeby nie stało się tak, że będziemy gotowi ze wszystkim, a miasto nie będzie w stanie sfinansować.

Tu, panie ministrze, wnoszę, złożę to jako odpowiednią interpelację, ale proszę tutaj wszystkich kolegów, bo to dotyczy wszystkich miast powiatowych, byłych miast na prawach powiatu w całym kraju, nie dużych, a tych średnich i małych – jak Nowy Sącz, który ma osiemdziesiąt kilka tysięcy mieszkańców – o korektę. Korekta ta będzie wyglądała tak, żeby jednak w miastach na prawach powiatu do 150 tys. zmienić ustawę z możliwością prowadzenia inwestycji z budżetu państwa, a bieżące utrzymanie, bieżące korekty oczywiście dalej byłyby po stronie tych powiatów, ale same inwestycje powinny się jednak odbywać.

Dlaczego? Ponieważ duże miasta mają tę preferencję, co państwo doskonale wiecie, że autostrady i ekspresówki buduje się z budżetu państwa, a duże miasta okalają ekspresówki i autostrady. Cwane jest to ominięte. Duże miasta nie ponoszą żadnych kosztów budowy swoich obwodnic, małe miasta i średnie miasta powiatowe mają 50% finansowania, a ich budżety są tak marne i tak niebezpieczne, że takie inwestycje są praktycznie nie do uciągnięcia w dzisiejszej, bardzo kiepskiej sytuacji finansowej samorządów, która następuje w ostatnim czasie.

W związku z tym, panie ministrze, bardzo proszę o rozważę, w tym o rozważenie możliwości zmiany ustawowej, żeby jednak miasta do 150 tys. mieszkańców były wyłączone, żeby proces inwestycyjny mógł być pokrywany z kosztów budżetu państwa bądź generalnej dyrekcji, ale nie w stosunku 50 na 50, bo to jest wręcz zabójcze.

Trzecie pytanie, panie ministrze. Pan wie, że wielokrotnie w tym kontekście do pana pisałem. Wprowadzenie Sądeczanki tylko do ronda z estakadą zablokuje miasto na wlocie. Bez przeprowadzenia tej drogi – tak jak panu proponowałem w pismach – do ul. Lwowskiej i dalej, do ronda przy hotelu Ibis w Nowym Sączu w Alejach Piłsudskiego w standardzie 2x2, żeby rozproszyć ruch w kierunku Gorlic, Krynicy, Piwnicznej... i drugi most północny w kierunku Chelmea, co rozproszy ruch na Podhale, i poszerzenie obwodnicy powiatowej doprowadzi do paraliżu miasta. Panie ministrze, pan dobrze napisał mi w tym piśmie, że to jest nowa inwestycja, ale bardzo prosiłbym, żeby równolegle do projektowania odcinka V rozpocząć projektowanie nowych przebiegów w nowych warunkach, żeby jednak było to finansowane z budżetu państwa, jeśli taka zmiana ustawowa znalazłaby państwa uznanie i zostałaby wdrożona do polskich przepisów prawa.

Czwarta rzecz w mojej części – na razie na tej części już kończę – to jest budowa tunelu pod Justem. Panie ministrze, chciałbym to jednoznacznie usłyszeć. Czy to będzie punktowa zmiana? Czy to będzie osobna procedura, która będzie prowadzona, żeby przeprowadzić Sądęczankę na tym odcinku? Jest napisane: Nowy Sącz – Tęgoborze, Tęgoborze – granica Łososiny. Co jednak z tym środkiem, czyli co z tunelem? To jest najistotniejsze dla pana wójta, który tutaj ze mną jest, pana Adama Wolaka, żeby ten tunel był, bo o to walczą mieszkańcy. To jest chyba jedna z bardzo racjonalnych zmian, zresztą omawianych jeszcze w poprzedniej kadencji. Pan minister też był w Nowym Sączu na spotkaniu wszystkich posłów – opozycyjnych i z partii wtedy rządzącej – kiedy o tym dyskutowaliśmy. Była taka wola podtrzymania. Proszę o jednoznaczną deklarację, że ruszy projektowanie i możliwość przebiegu tunelu pod Justem. Na chwilę obecną tyle. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Proszę bardzo, pani pośle.

Poseł Józefa Szczurek-Żelazko (PiS) – spoza składu podkomisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, przychodząc na to spotkanie i przygotowując dzisiejsze posiedzenie, zapraszając gości, myśleliśmy, że uzyskamy konkretną informację. To, co państwo nam w tej chwili przekazali, to jest wiedza już powszechnie znana. Panie ministrze, spodziewałam się, że przygotuje pan konkrety, tym bardziej że zna pan tę sprawę od wielu, wielu lat. Pamiętam czas, kiedy pan protestował. Kiedy Prawo i Sprawiedliwość przygotowało przebiegi trasy, pan robił spotkania. Wynikało z tego, że podchodząc realnie do tematu, obejmując pracę w ministerstwie, będzie miał pan gotowe rozwiązania. Dlatego z naszej strony jest zawód, że niestety nic nowego się nie dzieje.

Dobrze pan wie, że nawet wykonanie odcinka między Okocimem a Brzeskiem o długości 3,6 km czy nawet 4 km absolutnie nie rozwiąże problemu i nie poprawi bezpieczeństwa. Myślę, że to jest najistotniejszy odcinek: między Uszwią a Wytrzyszczką, ponieważ tam w tej chwili następują największe korki, największe zatory, tam jest ogromna ilość zdarzeń drogowych, które wiążą się z ofiarami, także ofiarami śmiertelnymi. Dlatego harmonogram, który pan tu przedstawił, mówiący, że w zasadzie nie wiadomo, kiedy odcinki II i IV będą realizowane... Nawet zakładając, że w miarę szybko przeprowadzicie procedury, jest to bodajże 2036 r. albo jeszcze później. Myślę, że te dwa i pół roku, przez które państwo pracujecie, powinniście państwo wykorzystać na przygotowanie konkretnych rozwiązań.

Wiem, że odbywały się takie rozmowy z przedstawicielami samorządów i miał pan jasność co do stanowiska samorządów, do przebiegu proponowanego przez samorządowców. Myślę, że to nie jest najlepsza informacja dla mieszkańców, chociażby dla gminy Gnojnik i gminy Czchów, gdzie jest dramat na drodze. Bardzo często tą drogą jeżdżę. Zresztą są tu panowie wójtowie jednej i drugiej gminy i na pewno to potwierdzą. To, co się tam dzieje, to koszmar.

Myślę, że należy priorytetowo potraktować te rozwiązania i w miarę szybko przygotować łączny przebieg tej budowy. Mam nadzieję, że odcinki I, III i V będą zrealizowane w miarę szybko, ale one oczywiście nie rozwiążą problemów, jeżeli chodzi o udrożnienie tej trasy, a tym bardziej nie zapewnią poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, ludzi pokonujących tę trasę tranzytem. Doskonale wiemy, jak wygląda sytuacja, szczególnie w okresie wakacyjnym, feryjnym, z jakim teraz mamy do czynienia. Ta trasa bardzo często jest zablokowana. Już nie wspomnę o uciążliwości życia mieszkańców na terenie tych gmin. Jako posłowie oczekujemy od państwa, że jednak ustalą państwo właściwe priorytety, tym bardziej że środki są zabezpieczone, i po prostu przyspieszą te prace, żeby ten problem został rozwiązany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani pośle. Bardzo proszę, pani pośle.

Poseł Anna Paluch (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, rzeczywiście, nie widzimy nic nowego w materiałach, które zostały posłom przekazane. Wariant 1+3+5 to jest niecałe 39% długości tej drogi, czyli dużo mniej niż połowa, a jeździć tamtędy... Może częściej jeżdżę po Podhalu niż po Sądecczyźnie i po ziemi tarnowskiej, ale kiedy czasami zdarza mi się tamtędy jechać, to jest to po prostu gehenna, a nie jazda. Żadna firma się nie rozwinie, żaden mieszkaniowiec nie będzie mógł spokojnie tam żyć, dopóki ta droga będzie wyglądała tak, jak wygląda. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, jak długie i skomplikowane jest postępowanie środowiskowe, ile tam jest komplikacji,

i z tego, że inwestor jest tam petentem, a karty rozdaje regionalna dyrekcja ochrony środowiska. To są blaski i cienie uczestnictwa w Unii Europejskiej. Wiemy, jak zaostrzyło się prawo środowiskowe, ale minęło dwa pół roku i nie ma żadnych postępów, a ten najważniejszy odcinek II do Wytrzyszczki to jest prawie 20 km. To jest bardzo nieprzyjemny odcinek, więc czekamy z utęsknieniem, tak jak większość mieszkańców Sądecczyzny, na to, że od północy do Nowego Sącza nareszcie będzie można się dostać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się pan poseł Marek Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Przepraszam, ale miałem inne spotkanie w Ministerstwie Edukacji Narodowej i nie mogłem być od samego początku.

Sprawa jest bardzo poważna. Wbrew ostatnim słowom z ust pani posłanki muszę powiedzieć, że dwa lata temu mieliśmy bardzo trudną sytuację: Czy całkowicie zaniechać procesu procedowania decyzji środowiskowej w oparciu o wybrane warianty rekomendowane chyba w 2020 r., czy po prostu rozpocząć ten proces od nowa? Było zupełnie naturalne, że trzeba skończyć proces wydania decyzji środowiskowej. Ta decyzja została wydana w grudniu 2024 r., po ponad trzech latach procedowania przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska.

Dlaczego to trwało? Nie znam jednej przesłanki usprawiedliwiającej ten stan rzeczy. Również jako parlamentarzyści, jako zespół małopolski wywieraliśmy w tej sprawie presję i bodajże w sierpniu dostaliśmy zapewnienie, że decyzja będzie wydana do końca roku. Równocześnie muszę powiedzieć, że towarzyszyła temu deklaracja ze strony Ministerstwa Infrastruktury i naszego oddziału generalnej dyrekcji, że w kwestii tych dwóch odcinków, które są jawnie kwestionowane przez stronę samorządową, jest otwartość na inne rozwiązania. Mamy utrzymaną w mocy decyzję środowiskową. Przynajmniej dla trzech wariantów pojawia się jakieś zielone światło dla przyspieszenia tej procedury.

Od razu chcę zrobić jedną sugestię. Czy we wszystkich trzech odcinkach konieczna jest izolacja, rozdzielenie kwestii projektowania i prac geologicznych oraz budowy dopiero w drugim etapie? Czy przynajmniej w jednej z dróg, w jednym z odcinków nie dałoby się tego połączyć, żeby zrealizować to zadanie w systemie „Projektuj i buduj”? Wydaje mi się, że odcinek I jest takim naturalnym, który chyba jawi się jako najmniej problematyczny. Byłby też kontynuacją obwodnicy Brzeska. W mojej ocenie dałoby to jakieś przyspieszenie realizacji tej inwestycji. Zaoszczędzilibyśmy pewnie przynajmniej dwa lata. Tutaj każdy rok jest niezwykle istotny.

Z drugiej strony tej otwartości towarzyszyła gotowość ze strony ministerstwa do zwiększenia nakładów na realizację tego zadania inwestycyjnego, bowiem w przypadku Łososiny to będzie tunel, jak rozumiem, a nie o wiele dłuższa obwodnica, natomiast w przypadku odcinka Uszew – Wytrzyszczka to zupełnie nowy ślad. W mojej ocenie nie ma czego kwestionować. Trzeba posuwać się maksymalnie do przodu, etapami realizować tę inwestycję. Co będzie gotowe... ustaną przesłanki natury prawnej. Trzeba po prostu to zadanie realizować, bo ono jest z taką brodą, jeśli chodzi o opóźnienia, że to coś niesłychanego.

Chcę powiedzieć, że jest jeszcze jeden problem. Dotyczy on węzła czy włączenia drogi do obwodnicy Nowego Sącza. Wiele lat temu była rozważana ta droga jako droga ekspresowa. Wówczas z wielu względów, również takich, że ciężko byłoby zachować parametry drogi ekspresowej, ze względu na ilość węzłów i włączenia do tej drogi w przypadku głównej przyspieszonej, co daje korzyści dla mieszkańców tych gmin, przez które ta droga przebiega, zdecydowano o wyborze tego wariantu drogi głównej przyspieszonej dwupasmowej.

Skutek tego – jak literalnie czytamy prawo – jest taki, że miasto Nowy Sącz jest zobowiązane do poniesienia wszystkich nakładów w granicach administracyjnych. To nie są małe nakłady, bo mówimy tutaj o włączeniu do drogi ekspresowej, o trzykilometrowym odcinku. Mówimy o mieście, które ma zaledwie 80 tys. mieszkańców, więc jego potencjał jest dosyć ograniczony. Uczciwie mówiąc, to by było nieuczciwe i nieracjonalne obciążenie miasta tymi nakładami. Pytanie, jak możemy z tej sytuacji wybrnąć, żeby generalna dyrekcja mogła pokryć tę drogę w całości. Wiem, że ona będzie zasilana funduszami zewnętrznymi czy funduszem drogowym. Myślę tutaj o środkach europejskich. Stąd też prosba do pana ministra, pana dyrektora, żeby podchodzić do tego elastycznie.

Powiem już na koniec. Sami państwo widzicie, w dwa lata zrobiono dziesięć razy więcej niż przez poprzednich osiem lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Posel Anna Paluch (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie pośle, kalendarz dla trzydziestu dziewczęciu...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Bardzo proszę, pani poseł, proszę się zgłosić do głosu. Wszystkim udzielam głosu, naprawdę. Nie trzeba wyrywać się bez zgłoszenia. Bardzo proszę pana posła Dominika Jaśkowca.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie dyrektorze, szanowni państwo, ja też cieszę się z tego, że ta inwestycja – bardzo ważna i potrzebna dla Małopolski – uzyskała pewne przyspieszenie, czego wymiernym symbolem jest uzyskanie ostatecznej decyzji środowiskowej, która pozwala rozpocząć prace projektowe. Bardzo dobrze, że zdecydowaliście się państwo podzielić tę inwestycję na pięć odcinków, a tym samym wydzielić odcinki, które są najbardziej kontrowersyjne, bo to pozwala rozpocząć prace na tych odcinkach, gdzie emocji społecznych jest mniej.

Przychyłałbym się do wniosku pana posła Sowy, aby przyspieszyć realizację odcinka I, dlatego że to jest przedłużenie obwodnicy Brzeska. Wydaje się, że to jest istotne, zwłaszcza w tym miejscu, w którym dzisiaj zjeżdżamy z ronda na starą drogę nr 75. To jest dość uciążliwe.

Po drugie, oczywiście trzeba też rozwiązać kwestię obwodnicy Nowego Sącza. Jest więc ukłon w państwa kierunku i zapytanie, na jakim etapie są rozmowy z miastem, jak można miastu pomóc, żeby jednak tę inwestycję zrealizować. Czy oni faktycznie muszą pokrywać koszty tej inwestycji w wysokości 50%, czy też należy starać się na przykład o środki zewnętrzne i będzie można znaleźć inne rozwiązanie.

Co do pozostałych dwóch odcinków, które będą na nowo przeprojektowywane, istotne jest to, żeby pod górą był tunel. To powoduje to, że chyba jedna z największych w tym rejonie kontrowersji związanych z Sądeczanką znika. W związku z tym fajnie, że udało się tę inwestycję urealnić i doprowadzić do faktu, że możemy rozmawiać o jakiejś perspektywie realizacji przynajmniej części tych bardzo ważnych odcinków inwestycji drogowych. Oczywiście trzeba pamiętać też o tym, żeby dalej prowadzić konstruktywny dialog i uzgadniać przebieg dwóch newralgicznych odcinków, które nie były akceptowane przez stronę samorządową, społeczną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Pan przewodniczący Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni panowie burmistrzowie, wójtowie, szanowni państwo dyrektorzy, dzisiaj została podana informacja na temat planowanej realizacji drogi nr 75. Bardzo proszę pana ministra o podanie dodatkowych informacji o technologii i sposobie wykonania tego połączenia drogowego między Brzeskiem a Nowym Sączem. Bardzo proszę o podanie, ile jest planowanych tuneli, jeżeli są planowane, jakiej długości jest każdy z nich, czy to są tunele jednonawowe, czy dwunawowe. Ponadto, jeżeli są planowane estakady, proszę o podanie liczby estakad i ich długości.

Pragnę się tylko upewnić. Podana została kwota 7,6 mld zł. To realizacja 47 km drogi, czyli rozumiem, że należy założyć, że tu mamy ok. 173 mln zł za kilometr drogi...

Posel Rafał Weber (PiS):

...nie klasy A i nie klasy S.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

...drogi szybkiego ruchu.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie, GP.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

GP, głównej przyspieszonej, tak? To nie będzie S, tylko główna przyspieszona? Proszę o potwierdzenie tej informacji.

Ponadto proszę o precyzyjne podanie, jak państwo przewidujecie, kiedy droga zostanie w całości zrealizowana. Rozumiem podział na odcinki. Niektórzy mówią „na części” i nazywają

to – moim zdaniem wręcz niewłaściwie – „drogą w kawałkach”, ale wiemy, że nie budujemy dróg ani w kawałkach, ani w częściach, tylko budujemy drogi o całkowitym przebiegu. Ze względu na różne uwarunkowania zastosowano technikę podziału na części tej inwestycji. Rozumiem to, bo przecież dyskusja wokół takiego wariantu prowadzenia inwestycji trwała, kiedy jeszcze miałem zaszczyt pełnić funkcję ministra infrastruktury. Uznaliśmy, że może to być sposób na realizację tego przedsięwzięcia.

Bardziej chciałem upewnić się w przekonaniu, że wszystko, co wydarzyło się na polskich drogach, wydarzyło się szybko, i to dzięki aktywności i zaangażowaniu obecnej ekipy rządowej tak w tym czasie, od 2023 r., jak pomiędzy 2007 r. a 2015 r. To dzięki mocnemu zaangażowaniu wybudowana została Via Baltica. Tej drogi na pewno by nie było, gdyby nie politycy obozu rządzącego, gdyby nie premier Tusk i wszyscy ci, którzy o tej drodze mówią, podobnie jak chociażby West Station, Dworca Zachodniego w Warszawie. Tutaj doceniamy państwa wysiłki, szczególnie w sytuacji, kiedy od 2008 r. nie można było wpisać do „Programu budowy dróg krajowych i autostrad” tejsze drogi S75, czyli tzw. Sądeczanki. Ona została wpisana oczywiście w czasie – ale to jest przecież, jak zapewne uważacie, nieważne, bo za późno – przez rząd Prawa i Sprawiedliwości do programu...

Posel Marek Sowa (KO):

Nie, nie: 2014.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, proszę mi nie pomagać. Jeżeli czegoś nie pamiętam albo o czymś zapomniałem, to biorę to już na własną odpowiedzialność w swoim imieniu, tak że proszę mnie nie wspierać.

W tamtym czasie ukuło się takie powiedzenie, że są tacy politycy, którzy w Małopolsce obiecują, a w Warszawie czapkują, myślę, że tak do 2015 r., a później udało się tę drogę wpisać do programu budowy dróg krajowych. Przepraszam, że tak późno, ale po prostu udało nam się to zrobić.

Co do problemów z decyzją środowiskową, to, jak państwo sami widzicie, jeżeli realizuje się przedsięwzięcia drogowe, komunikacyjne w Polsce, to nie jest tylko taki czas, kiedy temu procesowi towarzyszą same przyjemności. Często trzeba niestety odbierać czy rozwiązywać problemy i od życia odbierać to, co ono niesie w postaci różnorodnych sprzeciwów, protestów, co w sposób istotny wydłuża czas realizacji inwestycji. Niemniej jednak jeszcze raz powtarzam, kibicujemy tej inwestycji i mogę powiedzieć, że trochę się dziwimy, jak politycy obozu rządzącego... że to tak mogło już być rok temu. Wiadomo, nie było przez rok, to dobrze, że jest teraz, tylko jest pytanie, kiedy ta droga, panie ministrze, w ocenie ministerstwa ma szansę być połączona, bo przecież wydatkując kwotę prawie 8 mld zł, inwestor musi szacować, kiedy inwestycja w całości zacznie pracować i przynosić założone efekty, nie tylko komunikacyjne, ale przede wszystkim efekty ekonomiczno-gospodarcze. Bardzo proszę więc o te inwestycje... Jak państwo szacujecie, w jakim terminie w całości zrealizowana będzie droga złożona z tych pięciu odcinków?

Mam jeszcze jedno pytanie, odnośnie do Nowego Sącza. To do kronikarskiej informacji, żebyśmy mieli to z tyłu głowy. Jeżeli jest problem z finansowaniem inwestycji na terenie miasta na prawach powiatu... Ustawa o drogach publicznych jest taka, jaka jest, ona jest niezmienną. Mówimy o obowiązującej przestrzeni prawnej. Czy realizacja tej inwestycji do granic miasta Nowego Sącza przewiduje budowę na granicy węzła komunikacyjnego, czy też będzie raczej wymagała realizacji tej inwestycji w mieście, żeby można było połączyć ją z systemem już dzisiaj tam funkcjonujących, istniejących dróg? Konkludując, czy przewidzieliście państwo w projekcie realizację drogi ekspresowej S75, z założeniem, że mogą pojawić się duże istotne trudności w budowie tej drogi na terenie miasta prezydenckiego? To chyba tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Webera.

Posel Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze wraz ze współpracownikami, panie i panowie posłowie, panowie samorządowcy, w tej części pytań mam jedno pytanie, ale będę prosił pana przewodniczącego o udzielenie głosu po wypowiedziach samorządowców, bo myślę, że panowie przyjechali tutaj też po to, aby do tej sprawy się odnieść.

Moje pytanie w tej chwili brzmi następująco. Na ile opiewa program inwestycyjny dla całości DK75 w tej chwili, czyli ile w tej chwili zarezerwowanych jest środków finansowych na te 47 km?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Na tę chwilę nie widzę. Przekazuję głos stronie samorządowej. Bardzo proszę o włączanie mikrofonów, przedstawianie się i zabieranie głosu. Bardzo proszę.

Wójt gminy Czehowa Krzysztof Szot:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo. Krzysztof Szot, burmistrz Czehowa. Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Chciałem podziękować również panu ministrowi za zaproszenie, dzięki czemu mogliśmy się tutaj dzisiaj spotkać i mogliśmy zabrać głos. Drodzy państwo, będę mówił w imieniu gminy Czehów, jednak bardzo dużo aspektów będzie związanych tak samo z moimi kolegami samorządowcami, z moimi sąsiadami.

Drodzy państwo, w różnych mediach społecznościowych i nie tylko jesteśmy przedstawiani jako te osoby czy te gminy, które blokują Sądeczanek i nie chcą, żeby Sądeczanka powstała. Chciałem powiedzieć, że jesteśmy najbardziej zainteresowani tym, żeby Sądeczanka rzeczywiście powstała, ale musimy zwrócić uwagę na inne uwarunkowania. Może pokrótce przedstawię, dlaczego chcielibyśmy i będziemy dążyć do tego, żeby pod uwagę wzięty był wariant samorządowy A w odcinkach spornych.

Stała się tutaj bardzo dobra rzecz, że te etapy zostały wskazane w taki sposób, że można wskazać warianty niesporne oraz warianty sporne. To jest bardzo duże udogodnienie również dla samorządowców. Drodzy państwo, jeśli bierzemy pod uwagę wariant samorządowy A, chciałem zwrócić uwagę, że w tym wariantcie po korekcie jest 367 budynków do wyburzenia, w wariantcie C jest to 469 budynków do wyburzenia. Jest to więc bardzo duża różnica. Nie zapominajmy jednak o tym, że same wyburzenia dla mieszkańców... Jeśli ta droga zostanie wybudowana w wariantcie C, to nie jest tylko problem tego, że te osoby zostaną przesiedlone. Będzie to również problem osób, które tam zostaną, ponieważ będzie oddziaływanie tej drogi również na osoby.

Chciałbym przedstawić taką informację, że liczba osób zamieszkałych w buforze 250 metrów od tej drogi w wariantcie C to 3562 osoby, a w wariantcie samorządowym A mamy 2290 osób. Widzimy więc, że tutaj jest różnica 1200 osób dla samego oddziaływania.

Bardzo ważne jest również to, że powierzchnia gleb chronionych zagrożonych zniszczeniem lub przekształconych z klas I, III, IV, jeśli chodzi o wariant C, to 207 ha, a jeśli mówimy o wariantcie A, to mamy 95 ha. Jak widzimy, jest to bardzo zróżnicowane i wariant samorządowy jest wariantem dużo lepszym.

Drodzy państwo, nie należy zapominać, że naczelny sąd administracyjny również pokazuje, że decyzje administracyjne powinny uwzględniać interesy społeczności lokalnej, uwzględniając ich zadania w procesie podejmowania decyzji. Tu mamy wyrok NSA z 6 czerwca 2007 r. To również NSA w innym przypadku: „Gdy organ administracyjny zignoruje sprzeciw społeczności lokalnej, podejmie decyzję niezgodną z interesami mieszkańców, istnieje ryzyko uznania takiej decyzji za niezgodną z prawem”. Tu mamy akurat wyrok z 2016 r. Nawet sądy pokazują, że tak ważne jest to, żeby rozmawiać z samorządowcami, żeby uwzględniać aspekt społeczny.

Drodzy państwo, jako samorządowcy doskonale wiemy, co to jest aspekt społeczny, ponieważ mamy bardzo dużo narzuconych na gminy zadań. Nieraz mówimy, że nam tych pieniędzy brakuje. Wtedy zawsze wiemy i słyszymy, że musimy wziąć pod uwagę aspekt społeczny, ponieważ to są nasi mieszkańcy i musimy te pieniądze dokładać. Rozumiemy to, dokładamy, ale z drugiej strony bardzo prosimy o to, żeby ten aspekt społeczny w naszych gminach również był wzięty pod uwagę.

Drodzy państwo, uważamy również, że pominięte zostało negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ujęcia wody. W miejscowości Tymowa mamy bardzo dużo mieszkańców, którzy mają indywidualne studnie, i przebieg tej drogi w wariantcie C skutkowałby tym, że gospodarka wodna zostałaby zaburzona.

Mam jeszcze dwie sprawy. Drodzy państwo, jeśli chodzi o regionalnego dyrektora ochrony środowiska w Krakowie, który 20 grudnia 2024 r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, chciałbym przytoczyć cytaty ze strony 143. „Regionalny dyrektor po przeprowadzonym postępowaniu nie sytuuje wariantu C jako lepszego niż wariant A. W szczególności przesądza o tym większa kolizja z zabudową mieszkaniową oraz ilości osób zagrożonych, narażonych na oddziaływanie akustyczne. Zauważalne różnice w zakresie wyburzeń budynków mieszkalnych dotyczą przede wszystkim gminy Czehów i Gnojnik. Również w zakresie wyburzeń pozostałych obiektów wariant A wypada lepiej”. Chciałem tutaj podkreślić tę sytuację.

Drodzy państwo, żeby była świadomość, co wariant samorządowy A znaczy dla gminy Czchów i dla jego mieszkańców, w tym momencie, jeśli zostanie zrealizowany przebieg Sądeczanki po wariantcie A, ograniczamy o 90% wyburzenia na terenie gminy Czchów. Aż tylu mieszkańców będzie mogło dalej mieszkać. Te wyburzenia są w jednej miejscowości. 90% wyburzeń jest tylko w jednej miejscowości. To jest największa wioska w naszej gminie, niemal 1,9 tys. mieszkańców. Te wyburzenia dotyczą tej miejscowości, dlatego tak ważne dla gminy Czchów, dla miejscowości Tymowa jest to, żeby trasa Sądeczanki przebiegała wariantem samorządowym A.

Jeśli chodzi o mieszkańców, jeśli chodzi o gminę, my pomożemy, zrobimy wszystko, żeby pomóc przy budowie Sądeczanki w wariantcie samorządowym A. Deklarujemy to, tylko bardzo prosimy, żeby uwzględnić ten aspekt w przebiegu Sądeczanki. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie wójcie. Bardzo proszę kolejnych samorządowców. Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Wójt gminy Łososina Dolna Adam Wolak:

Dzień dobry państwu. Adam Wolak, gmina Łososina Dolna.

Szanowni państwo posłowie, panie ministrze, szanowni goście... Panie ministrze, również bardzo serdecznie dziękuję za zaproszenie na posiedzenie. Fakty czy cyfry zostały przedstawione przez mojego przedmówcę, pana burmistrza Krzysztofa Szota. Jak wiemy, nie od dzisiaj temat Sądeczanki budzi sporo emocji i sporo dyskusji, szczególnie w terenie, u nas, na terenie gmin, gdzie te głosy sprzeciwu wobec proponowanego wariantu, czyli wariantu C, są najmocniejsze. Dziękuję też za to, że ten dialog z nami jako samorządowcami został podjęty.

Szanowni państwo, jestem wójtem pierwszą kadencję, niemniej jednak w samorządzie pracuję już od ponad 27 lat. Wszystkie sprawy związane z budową czy projektowaniem tej trasy, jeśli chodzi o stronę samorządową, znam od samego początku. Wiem, jakie były dyskusje od momentu, kiedy zaczęło się projektowanie, zaczęły się różnego rodzaju warianty czy proponowane przebiegi, których w pewnym momencie było około czy ponad 20. W końcu doszliśmy do momentu czy punktu, że mamy w tej chwili dwa warianty, czyli wariant C proponowany przez inwestora i wariant A proponowany przez samorządy. Wariant A, proszę państwa, był wypracowany już ładnych kilka lat temu. Samorządy bez względu na to, kto stał na czele jednej, drugiej, trzeciej czy czwartej gminy, cały czas zabiegały o to, by wysłuchać tych głosów, by te przebiegi czy ten przebieg w częściach, gdzie jest to możliwe, jednak próbować projektować, realizować w wariantcie samorządowym.

Szanowni państwo, tak się składa, że w tym roku jestem już po serii spotkań z mieszkańcami na zebraniach sołeckich. Najwięcej dyskusji na zebraniach z mieszkańcami budził temat Sądeczanki i przebieg przez gminę Łososina. Wariant C w gminie Łososina powoduje to, że gminę mamy podzieloną praktycznie na pół. Z jednej gminy robią się nam dwie.

Druga rzecz jest taka, że przechodzimy przez centra największych dwóch miejscowości w gminie. To jest miejscowość Łososina Dolna i miejscowość Tęgoborze. Oprócz tego to jeszcze inne mniejsze miejscowości.

Ze swej strony, podobnie jak mój kolega, jako wójt deklaruje, że jeżeli będzie możliwość realizacji tej trasy w wariantcie A, w wariantcie samorządowym, to wspólnie z radnymi, wspólnie z sołtysami uczynimy wszystko, by protestów przy tym przebiegu nie było. Zdaję sobie natomiast sprawę, że nasi mieszkańcy przy wariantcie C będą bardzo mocno protestować. Mówię tu o gminie Łososina Dolna, bo już to słyszałem, już niektórzy takie pytania zadawali. Cały czas powtarzam: takie rozmowy, takie negocjacje są prowadzone. Nie chcemy tych emocji podgrzewać u siebie, w środowisku lokalnym. Chcemy je raczej tonować. Za wsparcie w zabiegach o zmianę tego wariantu dziękuję naszym posłom, posłom z naszego rejonu.

Nie wiem, szczęśny, nieszczęśny tunel pod Justem... Mówię o tym cały czas. Dziękuję panu ministrowi, jak i generalnej dyrekcji za to, że te głosy są wysłuchiwane i że podchodzicie państwo do tego, by próbować te warianty zmienić, by zlecić w tych miejscach dodatkowe analizy tego, czy przebieg, o który zabiegamy jako strona samorządowa, jest możliwy, jest realny do realizacji. Ze swej strony bardzo serdecznie państwu dziękuję i proszę o przychyłność. Jeżeli będą techniczne możliwości realizacji przebiegu trasy w wariantcie A, to bardzo prosiłbym, żeby – chodzi o gminę Łososina Dolna, ale myślę, że jestem też wyrazicielem opinii pozostałych kolegów, którzy tutaj są – aby przebieg tej trasy zmienić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie wójcie. Bardzo proszę kolejnego samorządowca.

Wójt gminy Gnojnik Leszek Ząbkowski:

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Panie ministrze, panie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, Wysoka Komisjo, Leszek Ząbkowski, wójt gminy Gnojnik, czyli kolejnej gminy, która jest na trasie obecnej DK75 i planowanej drogi głównej przyspieszonej. Bardzo dziękujemy za zaproszenie i wysłuchanie naszego społecznego głosu. Niezmiernie ważne jest dla nas to, że możemy przedstawić tutaj sytuację i głos naszych mieszkańców.

Na samym początku pragnę podkreślić, tak jak moi koledzy samorządowcy, że droga jest nam bezwzględnie potrzebna. Jesteśmy teraz całkowicie zakorkowani, po prostu stoimy. Wydawałoby się, że wypadków jest mniej, a wypadków jest o wiele, wiele więcej. Może tragicznych wypadków jest mniej, a to tylko dlatego, że teraz wszyscy jadą po 30–40 km/h i nieraz tych kolizji nie zgłaszają. W wielu przypadkach nie zgłaszają. To jest aspektem takim, że stoimy. To, co było przed Brzeskiem, teraz przeniosło się na gminę Gnojnik.

Kolejnym bardzo ważnym aspektem budowy tej drogi jest to, że jako wszyscy samorządowcy i gminy zgadzamy się co do przebiegu wariantu samorządowego A. To jest kolejny, jeden z najważniejszych argumentów, że zgodnie przedstawiamy trasę całego – już od Brzeska po Nowy Sącz – przebiegu tej trasy. Nie ma między nami różnic, nie ma między nami pośredników, nie ma między nami sporów. Zgadzamy się i jednolicie idziemy właśnie tą trasą. To jest bardzo ważny aspekt.

Na terenie gminy Gnojnik w wariantcie C jest ok. 90 wyburzeń. W samorządowym wariantcie A jest ich ok. 15. To jest o 85% mniej wyburzeń. Mało tego, wariant C destrukcyjnie działa na naszą gminę Gnojnik pod względem środowiskowym, technicznym, czyli przebiegu, i wizerunkowym. To też jest ważne, ponieważ ta droga zostaje u nas na pokolenia. Szanowni państwo, przez środek największej miejscowości Gnojnik przy parku, przy centrum kultury, przy nowym kościele byłaby na kilku metrach estakada. Ta estakada ciągnęłaby się prawdopodobnie przez ok. 200 metrów, ponieważ zaraz jest rzeka Uszwica, nad którą musi być most. Tego typu obiekt musiałby więc powstać w samym centrum największej miejscowości.

Kolejnym ważnym aspektem jest to, co kolega, burmistrz z Czehowa przedstawił odnośnie do uzasadnienia w decyzji środowiskowej. Jest zapis, że wariant C wcale nie jest wariantem korzystniejszym. To naprawdę tyle wyburzeń... Przebieg tej drogi całkowicie eliminuje zgody gminy Gnojnik – tak jak widzę pozostałych kolegów samorządowców – na przebieg tej trasy w wariantcie C, natomiast w wariantcie A bardzo, bardzo pomożemy i wszyscy zaangażujemy się w wybudowanie tej drogi, ponieważ jest bezwzględnie potrzebna.

Mieszkańcy również zabiegają o tę drogę, ale – tak jak powiedział kolega samorządowiec, wójt gminy Łososina, Adam Wolak – jesteśmy w trakcie spotkań z mieszkańcami, spotkań wiejskich, i już naprawdę nie możemy ich, mówiąc wprost, utrzymać, bo oni chcą wychodzić i blokować tę drogę. Mówią: „Ten wariant? Nie możemy!”, i w miejscowości Lewniowa, gdzie jest najwięcej wyburzeń, i w miejscowości Gnojnik, i w miejscowości Zawada Uszewska. Wariant C jest całkowicie nieakceptowalny, ale wariant A, który przebiega skrajem gminy, pomiędzy gminami do gminy Łososina od gminy Czehów, Lipnica Murowana, gmina Iwkowa, gmina Czehów i Łososina, jesteśmy zgodni co do budowy tej drogi w wariantcie A i pomożemy wybudować tę drogę. Bardzo prosimy o tę zmianę.

Nie przedłużając, ponieważ moi przedmówcy powiedzieli już wszystkie argumenty, które się powielają, bardzo prosimy i dziękujemy za wysłuchanie naszego wariantu i głosu społecznego, ponieważ jest bardzo ważny dla realizacji kontynuacji budowy tej drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Wójt gminy Iwkowa Bartłomiej Durbas:

Dzień dobry państwu. Bartłomiej Durbas, wójt gminy Iwkowa. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, państwo parlamentarzyści, szanowni państwo dyrektorzy, szanowni goście, reprezentując interesy gminy Iwkowa, chciałbym powiedzieć, że na terenie naszej gminy mamy przebieg, który łączy te dwa warianty. Na pewnym odcinku oba te warianty pokrywają się, niemniej jednak dosyć istotną, kluczową dla naszych mieszkańców kwestią jest to, co będzie się działo właśnie na odcinku między Uszwia a Wytrzyszczką, jakie będą decyzje, jakie będą zmiany. Jeżeli bowiem dojdzie do zmiany tej preferencji z wariantu C na wariant samorządowy, to...

Wspólnie z samorządowcami rozmawialiśmy i moi mieszkańcy również mówią o problemie dotyczącym przejścia tunelem w górze Bukowiec, które może albo raczej prawie na pewno może zaszkodzić stosunkom wodnym, które występują w naszej gminie. Mieszkańcy, którzy korzystają z tzw. źródła św. Urbana, mogą zostać pozbawieni dostępu do wody pitnej, co w okresie suszy hydrologicznej, hydrogeologicznej jest niestety dosyć ważnym problemem, który dotyczy nie tylko naszego regionu, ale i całej Polski.

Dlaczego o tym mówię? Wariant samorządowy jest oczywiście akceptowalny, ale z drobną korektą. Wspólnie z kolegami samorządowcami, z panem burmistrzem miasta i gminy Czychów i z panem wójtem gminy Lipnica Murowana udało nam się wypracować pewne rozwiązanie akceptowalne dla naszych samorządów. Zostało ono zaprezentowane w Krakowie podczas spotkania z panem dyrektorem Maciejem Ostrowskim i pracownikami. Jest to oczywiście nasza propozycja samorządowa, którą należy przeanalizować, sprawdzić, czy jest możliwa. Ona jest po prostu przesunięta. Liczymy na to, że to będzie przejście powierzchniowe, bo to zabezpieczy naszych mieszkańców przed deficytem wody.

Droży państwo, jak podkreślili moi przedmówcy, Sądeczanka, DK75 jest bardzo potrzebnym rozwiązaniem dla naszego regionu. Oczywiście będzie pozytywna pod względem bezpieczeństwa, poprawy bezpieczeństwa, rozładowania tego ruchu. Myślę, że będzie też bodźcem napędowym dla rozwoju tego regionu. Gmina Iwkowa mówi o problemach, które dotyczą naszego samorządu, natomiast, tak jak powiedziałem, w przypadku naszej gminy, w przypadku wariantu A postulujemy drobną korektę i wtedy może on być zaakceptowany. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie wójcie. Oddaję głos panu posłowi Weberowi, bo zgłaszał się po samorządowcach.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Proszę najpierw o odpowiedź pana ministra, szczególnie na moje pytanie związane z obecnym finansowaniem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze. Szanowni państwo...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę mnie jeszcze dopisać.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

To będzie już bardzo krótka możliwość zabrania głosu z uwagi na to, że o godz. 14 mamy w tej sali posiedzenie Komisji Infrastruktury, więc oddaję głos panu ministrowi i później krótkie ad vocem państwa posłów.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, drodzy samorządowcy, dziękuję za tę dyskusję, bo ona jest ważna. Dobrze, że ona się odbywa. Chciałbym wrócić trochę do historii, bo myślę, że jest to istotne.

W tamtej kadencji byłem posłem i moje pierwsze spotkanie z tematem Sądeczanki to były prośby samorządowców i prośby mieszkańców, którzy wskazywali – jak się okazało, słusznie – że mimo wielu próśb i wniosków poprzednia dyrekcja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ani Ministerstwo Infrastruktury nie wsłuchują się w głosy o przebiegu wariantu samorządowego. Proszę państwa, w przeciwieństwie do problemu, który mamy choćby z przebiegiem S7 między Krakowem a Myślenicami, w przypadku Sądeczanki była zgoda samorządów na alternatywne rozwiązanie. To było na stole i nikt tego nie uwzględnił. Nikt tego nie uwzględnił. Ja nie widziałem poprzedniej dyrekcji na spotkaniach, które uwzględniałyby choćby przejście przez górę Just. Pan poseł mówi o tym, że coś było na stole. Jakoś nie widać decyzji środowiskowej, która zostałaby złożona przez poprzednie władze GDDKiA. Nie widzę samorządowych rozwiązań przebiegu przez Gnojnik, pani poseł. Jakoś...

Poseł Józefa Szczurek-Żelazko (PiS) – spoza składu podkomisji:

To pan miał znaleźć rozwiązanie...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Chwileczkę, chwileczkę. Mam rozwiązania i dlatego w tej chwili... Jeśli pani może mi nie przeszkadzać, to bardzo o to proszę. Gdy decydowały się losy przebiegu, to państwo nie mówiliście zgodnie z samorządowcami. Akurat byli to wójtowie, burmistrzowie inni niż dzisiaj obecni, bo byli to wójtowie, burmistrzowie poprzedniej kadencji. Przy tej okazji dziękuję za dobrą współpracę zarówno z samorządowcami tamtej kadencji, jak i z samorządowcami obecnej kadencji, bo dzięki temu możemy zrealizować to zadanie bez napięć społecznych, jakie występują na innych inwestycjach.

Jeżeli chodzi o odpowiedzi na konkretne pytania pana posła Wichra, jeśli chodzi o Nowy Sącz, oczywiście analizujemy to wspólnie z władzami Nowego Sącza. Pan dyrektor Ostrowski spotyka się w tej sprawie. Już spotykał się z panem prezydentem w sprawie rozwiązań wejścia, włączenia do Nowego Sącza, bo to też jest oczywiście problem społeczny, zgłaszany przez mieszkańców. Bierzemy pod uwagę korektę, która mogłaby nastąpić, jeśli chodzi o przebieg ostatniego etapu, aby w jak najmniejszy sposób zniszczyć domy, zburzyć obiekty, które są na tej trasie. Myślę, że w najbliższym czasie będzie przedstawiona propozycja uzgodniona z mieszkańcami i z władzami Nowego Sącza.

Jeżeli mówimy o kosztach, to jest to problem, który jest przez nas już od pewnego czasu sygnalizowany, bo mamy informacje z różnych miast na prawach powiatu, które borykają się z problemem finansowym związanym z inwestycjami. Przygotowujemy zmiany w ustawie o funduszu dróg lokalnych, aby uwzględnić w tych nowych przepisach możliwość korzystania ze wsparcia, jeśli chodzi o miasta na prawach powiatu. Analizujemy również możliwość taką, aby w przypadku inwestycji o zakresie krajowym, czyli dróg krajowych, mogła być w większym stopniu możliwość wsparcia tego typu miast, nie tylko Nowego Sącza, ale i choćby Tarnowa, który ma ten sam problem. Obwodnica Tarnowa w ramach „Programu budowy 100 obwodnic” nie może być zrealizowana w tym sensie, że miasto Tarnów ma ograniczenia finansowe.

Czy będzie tunel pod Justem? Tak jak wcześniej powiedziałem, będziemy to analizować wspólnie z samorządami. Generalna dyrekcja będzie w tej chwili zlecać analizy przebiegu wariantu samorządowego, aby można było zrobić wszystko, żeby po pierwsze, wyburzeń było jak najmniej i żeby ta inwestycja mogła powstać maksymalnie szybko, bo my też nie chcemy zwlekać. Dlatego jak najszybciej rozpoczynamy procedowanie tych trzech etapów. Jeszcze w I kwartale będą zlecone pierwsze prace.

Pani poseł Szczurek-Zelazko mówiła o braku konkretnej informacji. Nie wiem, dlaczego pani tak mówi, bo przecież tutaj akurat szczegółowe informacje zostały podane. Nie dalej jak miesiąc temu decyzja ostatecznie została wydana, więc wszystko jest bardzo świeże. Mówimy o harmonogramie realizacji kolejnych etapów, który jest podany. Pani poseł Paluch też mówi, że to nic nowego. Odsyłam do dokumentów. Jeżeli panie chcą, to prześlemy te dokumenty w sposób taki, żeby można było jeszcze szczegółowiej się z nimi zapoznać.

Pan poseł przewodniczący Sowa pytał o projekty, o procedurę, o to, czy będzie oddzielne „Projektuj i buduj”, czy razem. Tutaj przewidujemy wariant – mówiąc kolokwialnie – mieszany, czyli na tych etapach, gdzie będzie to wynikało z racjonalności, będziemy preferować jeden wariant taki, żeby przyspieszyć, a na innych, tam, gdzie będą trudności, pewnie będziemy to dzielić. Tak jak powiedziałem, tutaj jesteśmy w kontakcie z Nowym Sączem.

Pan poseł Jaśkowiec prosił o przyspieszenie. Jak najbardziej, chcemy, żeby ta droga powstała. Proszę państwa, wiele razy mówiłem o tym, że powstanie tej drogi porównuję do powstania Zakopianki, dlatego że ta droga również ma strategiczne znaczenie, nie tylko ze względu na dojazd mieszkańców z całej Sądecczyny. Doskonale wiemy, jak duże to jest zagłębienie gospodarcze. Jest tam kilka firm naprawdę znaczących dla polskiej gospodarki. Po trzecie, jest to obszar bardzo ważny turystycznie. Jeżeli więc chcemy otworzyć Sądecczynę dla turystów, dla przedsiębiorców, dla tych wszystkich, którzy chcą tam dojechać, to jest to inwestycja ważna. Nawet jeżeli ktoś mówi – bo pamiętam, że przed laty takie głosy się pojawiały – że tunel będzie więcej kosztował, to na Zakopianie te inwestycje też nie były tanie, ale były one realizowane w pewnej perspektywie i horyzoncie. Ta droga powstała też po to, żeby na lata usprawnić komunikację.

Pan poseł przewodniczący Adamczyk pytał o technologie, o tunele. W tej chwili w wariantach, na którym mamy decyzję środowiskową, nie ma przewidzianego żadnego tunelu. Dopiero jeżeli będziemy te samorządowe warianty rozpatrywać, to tam oczywiście góra Just jest przewidywana pod tunel i to będziemy badać pod kątem środowiskowym i geologicznym, czy ten wariant jest możliwy do realizacji. Również wariant, który przebiega przez gminę Gnojnik i gminę Iwkowa,

rezerwat, wzgórze nomen omen Bukowiec... To przypadkowa zbieżność nazw. Tam również jest możliwy tunel, aczkolwiek niekoniecznie. Znaczący inaczej: może się okazać, że ten tunel nie będzie konieczny, jeżeli znajdziemy inne rozwiązania technologiczne.

Panowie posłowie Adamczyk i Weber pytali o koszty, oczywiście po korekcie. Jest to kwota, która została podana: 7,7 mld zł.

Posel Rafał Weber (PiS):

A ile w tej chwili jest w planie inwestycyjnym?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W tej chwili jest ok. 5,5 mld zł i to jest aneks na 7,7 mld zł, jeśli chodzi o wariant, który jest w tej chwili na stole. O tym mówimy.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli wariant inwestorski 43 km?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

47 km.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli 7,7 mld zł przez 47 km?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, taki jest w tej chwili kosztorys.

Pan przewodniczący tutaj... Nie chcę się licytować, bo kiedyś słyszałem takie mądre słowa, jak pan powiedział, że inwestycje drogowe to jest sztafeta. Nie chcę wchodzić w szczegóły tego, co się udało, co się nie udało, co było przeciągnięte, co nie było przeciągnięte. Myślę, że najważniejsze jest to, żeby Sądeczanka powstała jak najszybciej. Będziemy robić wszystko, żeby tak się stało.

Jeszcze odpowiem na pytania panów wójtów i burmistrzów. Oczywiście tak, jeśli chodzi o... Bardzo dziękuję za deklarację współpracy przy inwestycji, bo, nie ukrywajmy, ten wariant samorządowy też nie jest bezkosztowy społecznie. Na pewno te koszty społeczne są jednak dużo niższe niż w wariantcie, który niestety został ostatecznie doprowadzony do decyzji środowiskowej, ale dziękuję za tę deklarację, bo ona jest istotna. Przy tego typu zadaniach ważne jest, żeby rozmawiać z ludźmi, wyjaśniać, żeby konsultacje miały racjonalny kierunek.

Jeżeli chodzi o ujęcie wody, o którym mówił pan wójt, to oczywiście znamy ten problem. Jeżeli jest rozwiązanie, które państwo zaproponowaliście, to proszę generalną dyrekcję, żeby wzięła to pod uwagę. Jeżeli można to ujęcie ominąć, to oczywiście jest to sprawa bardzo istotna.

Szanowni państwo, na pewno będziemy chcieli jak najszybciej, jak najsprawniej zrealizować te zadania, jeżeli chodzi o etapowanie. Pan poseł Adamczyk pytał: Kiedy całość? Z historii wiemy, że inne odcinki dróg krajowych powstawały etapami, choćby S7 na odcinku między Krakowem a Kielcami czy Krakowem a Warszawą. Też etapami były te zadania realizowane.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

...decyzje polityczne.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ale to nie jest... Panie przewodniczący, podałbym jeszcze kilka dróg, które powstawały etapami. To jest naturalne, że w ten sposób możemy mimo wszystko przyspieszać ten proces. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, w drugiej turze zgłosiło się czworo państwa posłów. Mamy dokładnie 15 minut, więc zaproponowałbym, że ograniczę czas wypowiedzi do dwóch minut.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Ale później pan minister się nie odniesie, bo o godz. 14 musimy skończyć, bo wchodzi cała Komisja.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

To na kolejnym posiedzeniu się odniesiemy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze, OK, jeżeli chcecie państwo, żeby pan minister teraz się nie odniósł, nie ma problemu.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, proszę nie skracać tego tematu...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Nie muszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

...ma słabo sens. Mamy dwie minuty, no i co?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie przewodniczący, nie muszę oczywiście skracać, tylko po prostu nie będzie możliwości, żeby pan minister się odniósł, ale jeżeli państwo chcą, to oczywiście proszę bardzo. Również o godz. 14 zakończę posiedzenie podkomisji. Najwyżej obrady przyniesiemy na inny dzień i będziemy kontynuować.

Bardzo proszę pana posła Webera na początku.

Posel Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, słyszeliśmy przed chwilą z ust pana ministra: „jak najszybciej”. Jak najszybciej? Skoro jak najszybciej, to dlaczego od razu nie została wydana decyzja środowiskowa z klauzulą natychmiastowej wykonalności? To tylko rok straty czasu, aż ta decyzja została uprawomocniona przez generalnego dyrektora ochrony środowiska. Już na samym starcie państwa rządów mamy rok w plecy w tak oczywistej sytuacji.

Jeżeli chodzi natomiast o samą decyzję środowiskową, szanowni państwo, to jest największa wartość każdej inwestycji. Polska jako państwo traci najwięcej czasu, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny, do momentu dojścia do prawomocnej decyzji środowiskowej. Mówię to, bazując na swoich doświadczeniach z Ministerstwa Infrastruktury. Miejsce tak wrażliwe – i społecznie, i środowiskowo – wymagało tak długiej pracy, która toczyła się przez ostatnie lata, ale jeszcze raz powtarzam, decyzja środowiskowa to jest największa wartość każdej inwestycji. Powinno się zrobić wszystko, żeby zadanie realizować właśnie zgodnie z decyzją środowiskową.

Sprawa kolejna. Pytałem o to, jakie są w tej chwili zapewnione środki finansowe na tę inwestycję – 5,5 mld zł – ponieważ państwo wskazują 7,6 mld zł, czyli już w tej chwili chcąc realizować to, co mówicie, nawet za 15 za 20 lat, brakuje 2 mld zł. „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r.” przez ostatnie 25 miesięcy nie uległ zmianie nawet o złotówkę. Mówicie więc państwo, że chcecie realizować takie zadanie, macie oszacowane koszty, a nie ma finansowania inwestycji? Jeżeli zamierzacie cokolwiek zrobić, to pokażcie faktycznie nowe środki finansowe „Rządowego programu budowy dróg krajowych”. Jeżeli macie zamiar przekładać na tę inwestycję z innej inwestycji, to jest to, szanowni państwo, oszustwo. To jest gra na czas. To jest odkładanie tej inwestycji i innych inwestycji *ad Kalendas Graecas*.

To jest, szanowni państwo, taki sam problem jak z odcinkiem drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice. Na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury pokazaliście – mówię tutaj do strony rządowej – że ten odcinek zostanie zrealizowany do 2046 r., za 20 lat. Teraz nawet przy pododcinkach II i IV nie pokazujecie żadnych dat, bo wiecie, że wtedy zrobiliście błąd, i teraz boicie się przekazać mieszkańcom tych gmin, że inwestycja będzie realizowana zapewne jeszcze w dalszej perspektywie. Taka, szanowni państwo, jest prawda o Sądeczance za waszych rządów.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Adamczyka.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, kwestia obrony mieszkańców przed skutkami prowadzenia inwestycji... Panowie samorządowcy, panowie wójtowie, burmistrzowie tutaj obecni, ci, którzy nas słuchają, radni, samorządowcy, nie możecie inaczej, mam tego świadomość. Musicie stawać i stajecie w obronie mieszkańców. To jest statutowo wpisane w wasze działania, tak jak mówi to ustawa o samorządzie gminnym, samorządzie powiatowym czy samorządzie wojewódzkim. To jest naturalne, ale weźcie też pod uwagę fakt, że kiedy przytaczane są kwoty trzech i... Z szacunkiem, panie wójtowie. Nie żebym deprecjonował i chciał wpływać tutaj na panów stanowisko.

To 3 tys. mieszkańców. Upewniłem się, rozmawiałem z panem posłem Patrykiem Wichrem. Potwierdził mi, że Sądeczanka to jest otwarcie dla 500 tys. mieszkańców regionu. To jest otwarcie tego regionu. Jeżeli bierzemy poważnie pod uwagę fakt – mówię, to są mityczne opowieści,

tak je na razie traktuję, bo nie wierzę, że to jest możliwe, jakkolwiek tego nie można wykluczyć – że panuje swoista zмова, gdzie przedsiębiorcy w regionie określają płać dla pracowników na pewnym poziomie, to wiadomo, że ten pracownik nie wyjedzie za pracę dalej, poza miejsce zamieszkania. Mam na myśli Sądecczyznę. Jeżeli tak jest... To było powodem olbrzymiej determinacji, żeby przygotować realizację linii Podłęże – Piekiełko i przebudowę linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz, otwarcie tego regionu, bo z Nowego Sącza będziemy mogli jechać pociągiem 50 minut do Krakowa, z Mszany Dolnej 30 minut do Krakowa, do pracy, na uczelnię, a samochodem po wybudowaniu drogi szybkiego ruchu do Brzeska i dalej na południe, do szeroko pojętej metropolii krakowskiej – tarnowskiej również – będzie można przejechać w przeciągu kilkudziesięciu minut. Tak po prostu jest.

Mam przed sobą niezmiernie pouczający tekst. To pouczająca historia. 10 marca 2010 r.: „Górale zablokowali przebudowę Zakopianki”. Święto. To jest tekst z tamtego czasu z Dziennik.pl. Byłem namawiany, żeby jechać, wspierać protest wójta Ślimaka i innych samorządowców blokujących przebudowę Zakopianki z Nowego Targu do Zakopanego. Nie pojechałem tam w 2008 r. i w 2009 r. zupełnie świadomie. Skarb Państwa utracił w tamtym czasie ponad 10 mln zł wydatkowanych na prace projektowe, przygotowawcze, wszystko to, co było niezbędne do przebudowy drogi z Szaflar do Zakopanego.

W 2021 r. wójt Szaflar wielokrotnie odwiedzał ministerstwo, podobnie jak wójtowie kolejnych gmin i starostowie, aby przebudować tę drogę. Pytam: „Zaraz, przecież pamiętam, że było wielkie święto. Samorządowcy, parlamentarzyści byli zaangażowani w blokowanie tej inwestycji”. Pan wójt Szkaradziński powiedział mi wówczas: „Wie pan, tamtych ludzi już nie ma, w sensie funkcjonowania w przestrzeni publicznej, bo mieszkańcy powiedzieli, że mają dość, a jeżeli my nie doprowadzimy do przebudowy tej drogi, to nas na taczkach wywiozą”. Miejscowości położone wzdłuż tej drogi stoją. W okresie weekendu są zablokowane. Tam do kościoła wyjeżdża się czasami godziny, a z kościoła wraca się półtorej mimo tego, że odległość przejazdu to jest 3 km, 4 km, może 2 km. To jest swoiste memento. Oczywiście podjęliśmy tam decyzję, zostawiliśmy następcom programy inwestycyjne. Mam nadzieję, że tam dzieje się już dużo, żeby wyeliminować ten problem.

Jedna kwestia. Zwróćcie państwo uwagę, przypomnijcie, ile było protestów przez ostatnie... – ja mam dobrze w pamięci 10 lat – protestów przeciwko przeniesieniu własności nieruchomości na rzecz budowy drogi. Czy wskażecie państwo jeden przypadek? Ja nie potrafię. Pełniłem już zaszczytną funkcję ministra, kiedy byliśmy na budowie odcinka Zakopianki do Rabki z tym słynnym tunelem. Rodzina górali protestowała tam przeciw temu, że nie przejeżdżamy ich nieruchomości pod budowę tej drogi. To jest jedyny przypadek na budowę Zakopianki. Żadnego protestu. Żadnego protestu w kraju. Znajdźcie państwo. Zróbcie research mediów. Zrealizowaliśmy ponad 2,2 tys. km dróg szybkiego ruchu. Zróbcie research mediów i wskażcie jednego protestującego mieszkańca.

Była jedna taka rzecz na drodze nr 19 w okolicach Janowa Lubelskiego. Trzy dni po wydaniu nieruchomości człowiek popełnił samobójstwo, ale okazało się, że to było z zupełnie innego powodu. To było podparte chorobą, a przede wszystkim warunkami domowymi. To memento niech tutaj zostanie. Proszę odebrać to jako olbrzymią prośbę, aby starać się przyspieszyć realizację tej inwestycji. Będziemy mieli oczywiście opowieści polityczne: takie, inne, tutaj jest problem, poprzednicy nie dowieźli, zostawili, zgubili, etc, etc. Mnie to często irytuje, ale cóż, widocznie tak musi być, bo taki jest koloryt tego działania.

Ważne jest jedno. Państwo też kiedyś oddacie władzę. Chciałbym, żebyście oddali. Komu? Nie wiem, kto ją przejmie, ale chciałbym, żebyście ją oddali i mogli powiedzieć „Tak, zrobiliśmy wszystko, żeby zaawansować ten proces maksymalnie”, żeby Sądecczyznę otworzyć, ale też żeby mieszkańcy waszych miejscowości nie czuli tych dolegliwości. Pokazałem ministrowi Weberowi przykład Klikuszowej. Dzisiaj ludzie w Klikuszowej są szczęśliwi. Przez Klikuszową przebiega estakada. Wiecie, dlaczego są szczęśliwi? Bo mogą normalnie funkcjonować. Mogą normalnie przez tę miejscowość przejechać. Mogą przejechać przez skrzyżowania do sklepu, odwozić dziecko do szkoły. Były tam takie czasy... Sam spędzałem tam dziesiątki minut w korkach, jak chyba każdy z nas, jadąc do Zakopanego czy wracając przez Klikuszową. Wcale nie dolega estakada czy inne węzły. Nie wiem... Ania Paluch jest z tego okręgu wyborczego, ma tam swoje większe doświadczenie, ale wszyscy z nas mają.

Przepraszam, że pozwoliłem sobie na wykorzystanie większej ilości czasu, ale jeszcze raz zwracam się do państwa z apelem. Obyśmy nie musieli wstydić się tego, czego wstydzą się

dzisiaj ci, którzy wspierali protest górali blokujących przebudowę tzw. Zakopianki między Nowym Targiem, dokładnie Szaflarami a Zakopanem, bo dzisiaj nie ma tych, którzy stawali tam w obronie czegoś, co wówczas obrony nie wymagało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Zgłosiło się jeszcze dwóch posłów. Szanowni państwo, mamy całe trzy minuty. Pan minister chce jeszcze się odnieść, więc proszę o naprawdę zwięzłe wypowiedzi, bo to już jest druga tura.

Poseł Patryk Wicher (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, chyba ustaliliśmy, że będzie następne posiedzenie. Chciałem tylko dokonać pewnego *résumé*. Panie ministrze, rozumiem, że moja propozycja wstępna w postaci pierwszego głosu, że dokonana przez państwo i generalną dyrekcję nowelizacja ustawy o finansowaniu przebiegu dróg krajowych na terenie miast na prawach powiatu zostanie wdrożona, a zostawimy tylko bieżące utrzymanie na ich koszcie, ale inne procesy inwestycyjne będą finansowane już z budżetu państwa? Tak powiedzmy ogólnie. To po pierwsze. Bardzo dziękuję za tę deklarację. Oczywiście przypomnę się w interpelacjach.

Po drugie, panie ministrze, podkreślam jeszcze raz. Zniszczycie Nowy Sącz, jeżeli nie przedłużymy przebiegu Sądeczanki, co oznacza: drugi most północny miasta Nowego Sącza, przedłużenie do ul. Lwowskiej i do ul. 1 Brygady, rozproszenie ruchu i przesunięcie mniejszych wyburzeń w mieście. Bez tych dodatkowych inwestycji, nawet po zbudowaniu, zniszczycie państwo Nowy Sącz i tę część jego miasta i będziecie mieć protesty, bo trzeba ten ruch naturalnie rozproszyć w różnych kierunkach: Gorlic, Krynicy, Piwnicznej i Podhala.

Mam jeszcze jedną prośbę, żeby na odcinku między Dąbrową a Kurowem rozważyć możliwość budowy ronda, które jest tam planowane, i przerzucenie przeprawy mostowej do Marcinkowic, dzięki czemu ruch ul. Limanowskiego odejdzie jeszcze przed węzłem miasta Nowy Sącz, a później tam jest wpięcie do drogi powiatowej. Dalej już to bez problemu może przebrnąć. Proszę więc o rozważenie budowy tego mostu, przerzucenie do Marcinkowic jako przeprawy, jako dodatkowej inwestycji rozpraszającej ruch Sądeczanki.

Po trzecie, panie ministrze... Wariant A? OK. Proszę o rozpoczęcie procedury badania przebiegu Justu, bo to jest najważniejsze. Zgrzyt na Łososinie... Mieszkańcy chcą tego tunelu na Juście i o niego proszą. Można to szybko analizować.

Następna rzecz. Proszę rozważyć jednak „Projektuj i buduj”, nierozdzielanie tych procedur, bo to przyspieszy budowę. Chyba że są to fikcyjne pieniądze, których tak naprawdę nie macie, tylko deklarujecie, bo może dlatego odraczacie państwo te inwestycje do 2030 r. i po 2030 r. Jeśli nie, to bez problemu ten odcinek od Brzeska i od Nowego Sącza z tymi wydłużeniami można zrealizować w „Projektuj i buduj”, o co bardzo apeluję i proszę.

Panie ministrze, konkludując, najważniejsze rzeczy to są właśnie te zmiany, te wydłużenia, te modernizacje, które są bardzo istotne, i przyspieszenie terminu realizacji, bo my naprawdę się dusimy, a trudno czekać do 2036 r. Jeśli macie szczerą chęć, myślę, że w „Projektuj i buduj” jesteśmy w stanie zrealizować to dużo szybciej. Panie ministrze, tylko przypomnę, że na spotkaniu w Nowym Sączu, gdzie byli wszyscy posłowie opozycyjni, pan minister też był, było oczywiście powiedziane, że żeby nie zakłócić procesu, składamy decyzję środowiskową o przebieg C, ale już wtedy było powiedziane, że w punktowych zmianach bądź nowych zmianach zaraz po wydaniu decyzji, kiedy będzie prawomocna, będzie zmiana na tunel pod Justem. Mam nadzieję, że pan minister dobrze to pamięta, bo z tego, co pamiętam, na tym spotkaniu w delegaturze w Nowym Sączu siedzieliśmy nawet obok siebie. Oczywiście ma pan rację. W dokumentach tego nie ma, ale takie deklaracje wtedy padały.

Ostatnia rzecz. Etapowość to nie jest nowy pomysł. O etapowaniu budowy Sądeczanki mówiono od wielu, wielu lat. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Pani poseł Szczurek-Żelazko, bardzo proszę o zwięzłość.

Poseł Józefa Szczurek-Żelazko (PiS) – spoza składu podkomisji:

Szanowny panie ministrze, miałam nie zabierać głosu, ale swoją wypowiedzią trochę ją pan sprowokował. Oczekujemy, że te działania będą zintensyfikowane, bo, tak jak powiedziałam, pan znał sprawę od wielu, wielu lat, obiecywał pan mieszkańcom Gnojnika, Czchowa i innych gmin, że natychmiast podejmie pan działania. Bardzo soczyście krytykował pan projekty Prawa

i Sprawiedliwości, więc mieszkańcy tych gmin mieli prawo myśleć, że ma pan przygotowany gotowy projekt, że jak tylko wejdzie pan do rządu, będzie pan go realizował. A tymczasem co? Dwa lata czekaliśmy na decyzję. Oczywiście to nie jest nic nowego, dlatego że, panie ministrze, my wszyscy czytamy różne dokumenty i wiemy, że decyzja została wydana.

Teraz etapowanie... Oczywiście o tych etapach się mówiło. Pan mówi o jakimś odkrywczym działaniu, że pan zetałował. Śmiem wątpić, że pan nie zetałował w trosce o dobro mieszkańców, tylko po prostu nie macie pieniędzy na pełną realizację w pełnych etapach. Trzeba uczciwie do tego się przyznać. To wybrzmiało też w pytaniach szczegółowych.

Będziemy wspierać, ale proszę o trochę uczciwości w tym wszystkim do mieszkańców, bo mieszkańcy oczekują konkretnych działań. Myślę, że wójtowie przyjechali... Za to bardzo serdecznie panom dziękuję, bo reprezentują ogromną liczbę mieszkańców, którzy cierpią z tego powodu, że ta droga tak się ślimaczy. Oczekują tego, że państwo po prostu przyspieszycie te działania. My oczywiście będziemy ich wspierać, ale po prostu weźcie i róbcie, a nie gadajcie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Spróbuję odpowiedzieć, chociaż jest jakiś dysonans w tych pytaniach, bo, jak rozumiem, pan poseł Adamczyk apeluje do samorządowców, żeby nie stawali za wariantem samorządowym, tylko żeby był wariant C.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Źle mnie pan zrozumiał, proszę pana.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja tak rozumiałem: apel do samorządowców, żeby...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, nie, ani słowem nie zwróciłem się do tego, żeby samorząd odstąpił od któregośkolwiek wariantu, żeby sprawa była jasna.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dobrze. Nie wiem, myślę, że inni uczestnicy też tak to odczytali.

Poseł Anna Paluch (PiS) – spoza składu podkomisji:

A skądże!

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie rozumiem do końca, czy jesteście państwo za wariantem samorządowym, czy za tym, który jest na stole.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, drogę budują inżynierowie, a politycy, tak jak i pan, mają za zadanie zapewnić inwestowanie, rozpoczęcie i zakończenie budowy.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie, nie. Pytam. Panie ministrze, pan pełnił...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Od tego są inżynierowie, którzy prowadzą również konsultacje społeczne.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dobrze. Dobrze. Panie ministrze, pan był ministrem wtedy, kiedy dyrektor generalnej dyrekcji podejmował decyzję o tym, żeby odrzucić wariant zaproponowany przez samorządy i przez mieszkańców. Te wnioski, które były na zespole, który był w Nowym Sączu – przypomniał to pan poseł Patryk Wicher – jak góra Just, przejście wariantem samorządowym, były zgłaszane. Jakoś wtedy generalna dyrekcja i ministerstwo jednak odrzuciły te warianty, więc teraz wylewanie krokodyli łez nad tym, że nagle dzieje się tutaj coś innego i nie realizujemy wariantu, który jest w tej chwili w decyzji środowiskowej jako wariant C... Proszę państwa, od samego początku mówiłem, że wariant samorządowy weźmiemy pod uwagę, bo to jest alternatywa i jest możliwość poprowadzenia takim śladem, który nie będzie wzbudzał kontrowersji społecznych, a państwo teraz mówicie...

Posel Józefa Szczurek-Żelazko (PiS) – spoza składu podkomisji:

Minęły dwa lata.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Niech pani nie dopowiada, pani poseł. Teraz nagle mówicie państwo, że to wydłuży. Wydłuży te dwa odcinki, które muszą iść do ponownej decyzji środowiskowej. Wydłuży. To naturalne, że wydłuży. Trudno, żeby nie wydłużyło. Jakbyście państwo wtedy wzięli pod uwagę te warianty, teraz nie trzeba byłoby tego błędu naprawiać. To był błąd. Przyznajcie się do tego, że to był błąd. Gdyby od razu dwa sporne warianty poszły w decyzji środowiskowej, teraz nie byłoby problemu. Nie byłoby problemu.

Jest pytanie o finansowanie. Panie pośle Weber, mamy finansowanie. Doskonale pan wie, że Krajowy Fundusz Drogowy ma swój wieloletni budżet do 2030 r. z perspektywą do 2033 r. Zawsze na etapie kosztorysu podaje się kwotę, którą później weryfikuje życie i przetargi. Państwo też w „Programie budowy 100 obwodnic”... Jak pan chce, to enumeratywnie pokażę panu wasze kalkulacje, które daliście na obwodnicę, które nijak się miały do rzeczywistości. Później te koszty z przetargów były podwojone. Trzeba było dodawać pieniędzy. Na tym też to polega...

Pan dopowiada, ja panu mówię o faktach. Zapraszam, to panu pokażę.

Pan poseł Wicher mówi o nowelizacji ustawy. Pracujemy nad tymi projektami i liczymy na to, że wszyscy ten zaproponowany projekt poprą. Będzie to projekt rządowy, w którym znajdziemy takie rozwiązania, które będą pomagać miastom na prawach powiatu, aby ci samorządowcy realizowali ważne zadania.

Pani poseł Szczurek-Żelazko i hasła: intensyfikacja, działania, gotowy projekt, etapowanie, nie ma pieniędzy... Jeżeli wczyta się pani w harmonogram, to na tym to polega, cała procedura budowania dróg i tego typu ważnych, dużych inwestycji. Robimy to według harmonogramu. Tam, gdzie będzie możliwość, będziemy przyspieszać wspólnie z samorządami, wspólnie z mieszkańcami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Posel Józefa Szczurek-Żelazko (PiS) – spoza składu podkomisji:

Przespaliście dwa lata.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Pani poseł... Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Tak jak obiecałem, jeżeli będzie wniosek z państwa strony, aby jeszcze raz dyskusję o Sądeczance przeprowadzić, oczywiście będziemy takie posiedzenia organizować. Bardzo dziękuję za tę żywą dyskusję. Dziękuję panu ministrowi. Dziękuję państwu dyrektorom. Dziękuję państwu posłom.

Zamykam posiedzenie podkomisji.