

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 21)
z dnia 25 lutego 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 21)

25 lutego 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 ministra infrastruktury na temat budowy obwodnicy miasta Błonie i wpisanie jej do katalogu inwestycji strategicznych realizowanych w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego;**
- **informacja ministra infrastruktury na temat budowy obwodnicy Ożarowa Mazowieckiego i wpisanie jej do katalogu inwestycji strategicznych realizowanych w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Iwona Zalewska-Malesa** dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Piotr Kosmowski** dyrektor Biura Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Paweł Kanclerz** burmistrz Ożarowa Mazowieckiego wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Zera** naczelnik Wydziału Gospodarki Mieniem Powiatu Warszawskiego Zachodniego oraz **Michał Gajewski** przewodniczący Rady Powiatu Warszawskiego Zachodniego.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dzień dobry państwu. 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, będą dwa punkty, ale połączymy te punkty, żeby sprawniej rozpatrywać dzisiejszy porządek obrad. To po pierwsze: informacja ministra infrastruktury na temat budowy obwodnicy miasta Błonie i wpisanie jej do katalogu inwestycji strategicznych realizowanych w ramach CPK, po drugie: informacja ministra infrastruktury na temat budowy obwodnicy Ożarowa Mazowieckiego i wpisanie jej do katalogu inwestycji strategicznych realizowanych w ramach CPK. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Szanowni państwo, witam wszystkich gości. Witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, przedstawicieli Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Witam przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam wszystkich samorządowców. Witam również panią posłankę Kingę Gajewską, która jest inicjatorką dzisiejszego posiedzenia podkomisji.

Myślę, że na początku oddam głos pani poseł, a następnie stronie rządowej.

Poseł Kinga Gajewska (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, serdecznie dziękuję za zorganizowanie posiedzenia podkomisji. Dla mieszkańców, dla samorządowców, dla nas temat jest niezwykle istotny.

Spotykamy się dziś, by mówić o inwestycji, która jest absolutnie kluczowa dla zachodniego Mazowsza: budowie obwodnicy Błonia i Ożarowa Mazowieckiego. Inwestycja ta jest potrzebna nie tylko z punktu widzenia komfortu mieszkańców, który dla nas jest oczywiście priorytetem, ale też z powodu strategicznego znaczenia całego regionu w kontekście powstającego Portu

Polska i infrastruktury wspierającej oraz – co, podkreślę, jest bardzo ważne – bezpieczeństwa i zdolności logistycznych NATO.

Dzisiaj ruch w Błoniu i w Ożarowie Mazowieckim jest sparaliżowany. Korki, hałas, zanieczyszczenie powietrza to jest codzienność tysięcy mieszkańców, których liczba cały czas wzrasta. Rejon ten, objęty przecież rozwojem Portu Polska i CPK, ma szansę stać się jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w Polsce. Aby tak się stało, musimy inwestować w drogi bezpieczne, nowoczesne i dobrze zaplanowane.

Tymczasem niestety w niedawno opublikowanym projekcie „Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK do 2044 r.”, obejmującym m.in. właśnie Błonie i Ożarów Mazowiecki, pojawiły się propozycje, które budzą uzasadnione obawy. W nowej wersji tego dokumentu wyrysowano nowy przebieg obwodnicy Ożarowa, niestety bez konsultacji z samorządem. W poprzedniej, opinionej przez gminę wersji takiego rozwiązania nie było. Wierzę, że samorząd Ożarowa na dalszym etapie pracy w podkomisie włączy się w dyskusję i w sposób szczegółowy opíše sytuację. Samorząd Ożarowa od lat popiera budowę obwodnicy, ale w śladzie tzw. Warszawskiej Bis, wariantu planowanego od wielu lat. Ten wariant jest znany mieszkańcom, jest też wpisany do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ten przebieg jest racjonalny i akceptowalny społecznie. Uwzględnia przede wszystkim rezerwy terenowe, które lokalne władze, pan burmistrz, rada miasta zaakceptowały i konsekwentnie zabezpieczyły.

Nowy wariant oznaczałby natomiast dalszy podział gminy. Gmina ta jest już i tak pocięta przez kilka linii, przede wszystkim przez linię kolejową nr 3... PKP. W przyszłości zostanie zaraz rozdzielona trasą kolei dużych prędkości. Mamy też kolejny korytarz w nowym śladzie. Ten nowy zaplanowany korytarz, który jest przedstawiony w strategii, doprowadziłby do utraty spójności przestrzennej i społecznej. To widać i jest to bardzo mocno odczuwalne przez mieszkańców gminy.

W dodatku w strategii CPK wskazano na konieczność połączenia lotniska z węzłem Konotopa, jednak bez wskazania jednoznacznego przebiegu tej drogi klasy A lub S. Zamiast tego, kiedy oglądaliśmy, oglądałam mapy, została zaznaczona jedynie strzałka w kierunku Warszawy. To nie jest żaden konkret, a przecież mówimy o inwestycjach, które będą rzutować na życie setek tysięcy mieszkańców, na bezpieczeństwo NATO, na cały rozwój infrastruktury wokół CPK.

Dziś mamy więc okres zawieszenia i niepewności. Strategia nie została jeszcze przyjęta przez rząd, a jednocześnie samorządy muszą brać ją pod uwagę przy uchwalaniu planów ogólnych, których termin mija lada chwila. Takie zawieszenie oznacza więc brak decyzji. Brak decyzji to realne straty dla ludzi, dla gmin, dla inwestycji o znaczeniu państwowym.

Dlatego apeluję do państwa, przedstawicieli rządu, GDDKiA, inwestora o jasne deklaracje i konkretne terminy. Kiedy zakończone zostaną prace nad ostatecznym przebiegiem obwodnicy Ożarowa Mazowieckiego i Błonia? Kiedy możemy spodziewać się rozpoczęcia prac przygotowawczych i decyzji środowiskowej? Jakie środki są zabezpieczone w budżecie na tę inwestycję i czy możemy liczyć na gwarancję jej rozpoczęcia w najbliższych latach? Czy nie będzie przypadkiem tak, że port będzie już wybudowany i zobaczy się, czy infrastruktura drogowa wokół Błonia i wokół Ożarowa będzie się korkowała, czy nie? Nie trzeba być jasnowidzem, żeby wiedzieć, że Port Polska będzie generował ogromny ruch i będzie szkoda tych kilku lat, kiedy zakorkujemy i sprawimy, że ta inwestycja nie będzie zakończona z, powiedzmy, uśmiechem na twarzach mieszkańców, a mogłaby być.

Dlatego w imieniu mieszkańców tego regionu proszę o kontynuację prac, przyspieszenie procesu decyzyjnego, żebyśmy nie czekali na tę obwodnicę kolejne dziesięciolecia. Port Polska, CPK i rozwój zachodniego Mazowsza muszą iść w parze z inwestycjami drogowymi, które pozwolą ludziom normalnie żyć i bezpiecznie się przemieszczać. Infrastruktura wokół strategicznych inwestycji nie może być projektowana zza biurka. Musi być tworzona z udziałem samorządów, w duchu współpracy i odpowiedzialności za przyszłość naszych gmin. Budując Port Polska, budujemy część europejskiego systemu bezpieczeństwa, ale równie ważne jest to, żeby był to system przyjazny obywatelom i spójny z ich codziennym życiem.

Podsumowując, znając historię współpracy obu miast z rządem na przestrzeni wielu, wielu lat, samorząd jest gotowy do podjęcia dyskusji, prac, debaty, ale nie może być tak, że kiedy podejmujemy jakiegokolwiek decyzje, nie jest w to włączany samorząd. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję pani posłance. Szanowni państwo, zgodnie z tym, co powiedziałem na początku, teraz oddam głos stronie rządowej, a następnie posłom i posłankom oraz stronie samorządowej.

Na początku proszę więc o zabranie głosu panią dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury, panią Iwonę Zalewską-Maleś.

Dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury Iwona Zalewska-Maleś:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, z uwagi na takie ujęcie tematu w dzisiejszym porządku obrad podzieliłyśmy się kompetencyjnie.

Ja przedstawię stanowisko pełnomocnika rządu ds. CPK wobec kwestii ujęcia obwodnic miast: Błonie i Ożarów Mazowiecki w katalogu inwestycji strategicznych w ramach CPK. Zakładam, że następnie pani dyrektor Magdalena Fitak, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, z udziałem przedstawicieli generalnej dyirekcji odniesie się do kwestii realizacji tych dwóch obwodnic.

Następnie – wobec wystąpienia pani poseł – kwestie dotyczące dokumentu „Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do 2044 r.” zostaną przedstawione przez przedstawicieli spółki CPK.

Odnosząc się do formalnego aspektu wpisania obwodnic miasta Błonie i Ożarowa Mazowieckiego do katalogu inwestycji strategicznych w ramach CPK, należy stwierdzić, że te inwestycje nie są na dziś elementem projektu inwestycyjnego Port Polska. Przez wpisanie obwodnic do katalogu inwestycji strategicznych należałoby rozumieć ich formalne zaliczenie do inwestycji objętych regulacjami ustawy z 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym w zakresie inwestycji towarzyszących. Dla takich inwestycji ustawodawca przewidział możliwość stosowania tzw. specustaw inwestycyjnych, natomiast, co należy podkreślić, samo ujęcie zadań w wykazie inwestycji towarzyszących nie gwarantuje środków na ich realizację, nie przesądza też, który podmiot jest właściwy do ich realizacji. W obecnym stanie prawnym przedmiotowe inwestycje, które są przedmiotem dzisiejszych obrad szanownej podkomisji, nie są objęte regulacjami ustawy o CPK, więc ich planowanie z formalnego punktu widzenia należy do poszczególnych zarządców dróg. To tyle w aspekcie formalnym.

Wobec ważnych kwestii poruszonych przez panią poseł, ja jako przedstawiciel pełnomocnika rządu ds. CPK, ale też my, obecni na posiedzeniu przedstawiciele spółki Centralny Port Komunikacyjny, zauważamy mocne podstawy merytoryczne, społeczne i ekonomiczne, które z perspektywy realizacji inwestycji Port Polska wskazują na konieczność realizacji określonych inwestycji drogowych. Na tym etapie, na potrzeby realizacji programu inwestycyjnego w ramach wypracowywania dokumentu „Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK do 2044 r.”, zauważamy na przykład zasadność budowy alternatywnego połączenia z Warszawy do nowo powstającego lotniska. Spółka Centralny Port Komunikacyjny dysponuje wewnętrznymi analizami, które potwierdzają zasadność realizacji takiej inwestycji, natomiast, co podkreślam, szczegółowe prace nad analizą korytarzy realizacyjnych powinny być przeprowadzone przez zarządcę drogowego na dalszym etapie, w ramach przygotowania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego i po zapewnieniu środków.

Nasze analizy przemawiają za realizacją takiej inwestycji. Widzimy przesłanki takie jak: zapewnienie alternatywnego dojazdu do nowego lotniska krajowego; ograniczoną przepustowość autostrady A2 i związane z nią ryzyko zdarzeń drogowych oraz braku możliwości... do lotniska; zasadność odciążenia dróg lokalnych; zapewnienie optymalnego funkcjonowania sieci drogowych; korzyści ekonomiczne, które uzasadniają realizację; wzrost bezpieczeństwa mieszkańców i użytkowników ruchu drogowego. To jest stanowisko, które możemy państwu zaprezentować z perspektywy realizacji inwestycji Port Polska.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Poproszę teraz panią dyrektor Magdalenę Fitak-Grzybowską, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Magdalena Fitak-Grzybowska:

Witam, panie przewodniczący. Witam panią posłankę i państwa przedstawicieli samorządów.

Na dzień dzisiejszy, jak państwo wiedzą, obie te inwestycje nie są ujęte w żadnym programie rządowym, w związku z powyższym nie ma dla nich zapewnionego finansowania. Obie te inwestycje były także przedmiotem rozmów państwa z ministrem Bukowcem i, tak jak na spotkaniu pan minister zadeklarował, będą przedmiotem analiz i ustaleń przeprowadzanych razem z państwem.

Po uzyskaniu wyników generalnego pomiaru ruchu, który odbył się w zeszłym roku, i na ich podstawie generalna dyrekcja została zobowiązana do przeprowadzenia z państwem konsultacji i rozmów na temat kompleksowego, sieciowego rozwiązania w obszarze państwa miejscowości. Może przekazać głos generalnej dyrekcji, bo ona zna szczegóły dalszych kroków spotkania z państwem. Z naszej strony wszystkie te inwestycje, nie tylko budowa obwodnic, ale rozwiązanie sieciowe w obszarze portu, czyli inwestycje realizowane przez spółkę CPK, inwestycje, które są obecnie realizowane i planowane przez generalną dyrekcję, oraz inwestycje, które są konieczne, muszą być ze sobą spójne i muszą być realizowane w sposób, który rozwiąże problem, a nie będzie tych problemów ruchowych przesuwiał na kolejne odcinki dróg.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Poproszę pana Tomasza Kwiecińskiego w takim razie, radcę generalnego dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jak to pani dyrektor przed chwilą powiedziała, rzeczywiście na polecenie pana ministra Bukowca wykonujemy taką analizę, dużo szerszą niż tylko kwestia obwodnicy Błonia i Ożarowa.

Jest to analiza tak naprawdę całego układu drogowego w zachodniej części Mazowsza, poczynając od Warszawy do DK50, czyli wszystkich elementów, które powinny tam powstać i które są planowane przez innych zarządców dróg. Co jest tutaj bardzo istotne, na cały ten układ musimy spojrzeć z perspektywy wszystkich zarządców dróg, zarówno zarządcy dróg, jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która na dzisiaj oczywiście zarządza DK92 czy autostradą A2, jak i zarządców dróg wojewódzkich oraz zarządców dróg powiatowych i gminnych. W ramach tych prac powinniśmy dążyć do tego, żeby wypracować kompleksowy układ komunikacyjny, który będzie układem docelowym i będzie w stanie obsłużyć ten teren, który bardzo dynamicznie się rozwija.

Z jednej strony oczywiście mamy tutaj dużą inwestycję związaną z Portem Polska. Z drugiej strony mamy bardzo dużą urbanizację tego terenu i postępującą zabudowę plus – z uwagi na atrakcyjność tego obszaru – bardzo duży rozwój wszystkich rodzajów usług logistycznych, centr logistycznych, obiektów wielkopowierzchniowych. Rozwój tej sieci nie może więc opierać się tylko i wyłącznie na sieci dróg krajowych, musi też uwzględniać pozostałych zarządców dróg.

Z naszej strony rozpoczęliśmy te prace. Planujemy oczywiście w odpowiednim momencie zaangażować wszystkich państwa w ten proces. O pierwszych opracowaniach, pierwszych materiałach chcielibyśmy zacząć z państwem rozmawiać w drugiej połowie tego roku, bo u nas wewnętrzny harmonogram mówi, że powinniśmy mieć te opracowania w okolicach czerwca. Po tym czasie chcemy zacząć rozmawiać z wszystkimi, z otoczeniem tej inwestycji. Co jest istotne, będziemy wnioskować o to, żeby, tak jak powiedzieliśmy, byli do tego zaangażowani wszyscy zarządcy dróg, którzy funkcjonują na tym terenie.

Bardzo istotny element, o który będziemy wnioskować, to m.st. Warszawa. Jest to niezwykle istotna kwestia, bo ruch, który ta droga będzie prowadziła, będzie prowadził głównie do Warszawy i Warszawa w jakiś sposób ten ruch też musi odebrać i przejąć. Akurat lokalizacyjnie wygląda na to, że miejsce jest całkiem korzystne z punktu widzenia polityki transportowej m.st. Warszawy, bo blisko będziemy mieli końcówkę drugiej linii metra, trzy stacje. Według naszej wiedzy jakieś wstępne koncepcje parkingów przesiadkowych na tych dwóch stacjach się znajdują. Być może trzeba będzie rozważyć to, żeby i na trzeciej stacji pojawił się taki wariant, ale to musi być spójne, kompleksowe rozwiązanie, bo tylko takie podejście pozwoli nam rozwiązać problem, który obserwujemy.

Dzisiaj rzeczywiście możemy potwierdzić, że ostatni, jeszcze niezakończony GPR 2025 pokazuje, że DK92 na przejściu przez Ożarów czy wcześniej, w kawałku przez Błonie jest już tak naprawdę na granicy przepustowości, co oznacza, że w godzinach szczytu jest to permanentny zator. Mamy tego świadomość, widzimy, jest konieczność podjęcia tutaj działań, tylko że muszą to być działania na każdym poziomie, bo zbudowanie tylko jednej drogi w tym obszarze nie rozwiąże tych problemów, tylko przesunie je w trochę inne miejsca, na drogi lokalne i nie będzie w tym żadnego efektu i wartości dodanej, a przy kompleksowym rozwiązaniu, przy podziale tych obowiązków na poszczególnych zarządców dróg jest taka możliwość, żeby te rozwiązania mogły funkcjonować przez kilka kolejnych dziesięcioleci w sposób skuteczny i prawidłowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, czy ktoś ze strony rządowej chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę, w związku z tym przekazuję głos samorządowcom. Proszę się zgłaszać. Na początku proszę państwa o przedstawienie się. Bardzo proszę.

Burmistrz Ożarowa Mazowieckiego Paweł Kanclerz:

Paweł Kanclerz, burmistrz Ożarowa Mazowieckiego. Jesteśmy w trochę w szerszym gronie. Jest pan przewodniczącą rady miejskiej, pracownicy starostwa i gminy.

Bardzo dziękuję pani poseł za podsumowanie tak w zasadzie bez słabych punktów. Pani poseł ujęła wszystkie elementy, o których mówimy od bardzo dawna. Zawsze podkreślałem – również w rozmowach z przedstawicielami CPK – że żyjemy w jednym kraju i interes dużych przedsięwzięć o charakterze ogólnonarodowym, ogólnokrajowym leży nam również na sercu, natomiast nie ulega wątpliwości, że jesteśmy powołani też po to, żeby dbać o własnych mieszkańców.

Czasami mam wrażenie, że państwo słuchają, ale nie słyszą. Dlaczego o tym mówię? Ponieważ mam wrażenie, że propozycja quasi obwodnicy Ożarowa Mazowieckiego, która, mam nadzieję, się nie zmateriałizuje, z punktu widzenia miasta – to jest oczywiście moje prywatne odczucie wyniesione z kilku lat doświadczeń pracy w samorządzie – nie rozwiązuje żadnego problemu. Zejdźcie, powiedzmy, po obwodzie do ul. Poznańskiej przed tym nieszczęsnym węzłem przy Flyspocie – państwo doskonale wiedzą, o czym mówię – czyli wjazd na węzeł Konotopa, który dzisiaj jest skrajnie niewydolny, to jest trochę czarowanie rzeczywistości.

Od lat mówimy... nawet wspólnie z m.st. Warszawą – mimo w części odmiennych zdań, jeśli chodzi o skanalizowanie ruchu w Warszawie – pracowaliśmy nad projektem Warszawskiej Bis. Na pewno zwrócili państwo uwagę, że proponowana – tego się będę trzymał: proponowana, być może nigdy niedokonana – inwestycja tej quasi obwodnicy tnie nam obszar nr 11, gdzie jest 250 ha inwestycyjnych. Żeby była jasność, gdyby ktoś o tym zapomniał: to nie jest ziemia rolna. Proponowanie przebiegu północnego w odległości może 150 m, może 200 m, nawet jeśli to jest 250 m od sochaczewskiej drogi powiatowej, przy której położone jest nasze centrum sportu, baseny... Za chwilę planujemy tam wybudowanie centrum kultury, a żeby było ciekawiej, na plecach tych naszych inwestycji buduje się i za chwilę powstanie inwestycja strategiczna o charakterze rządowym, czyli serwerownia NASK. Nie wiem, jaki to będzie miało wpływ na obsługę tego miejsca, natomiast podkreślam, nie jesteśmy od tego, żeby oponować zawsze i wszędzie. Nigdy tego nie robiliśmy i nigdy tego nie zrobimy, natomiast bardzo zależy nam na tym, żebyśmy byli wysłuchani.

Bardzo dziwne rzeczy widzimy na mapach. Blokada decyzji środowiskowej, która niewątpliwie przełoży się na nasze podsumowanie w POZ-ecie, która blokuje teren łącznika między linią kolejową nr 3 a potencjalną trasą KDP... Decyzja została wydana, musimy się do niej stosować, tylko łącznika nie będzie. Moglibyśmy mnożyć przykłady zaskakujących rozwiązań, które ewidentnie wpływają na ład w przestrzeni i na spokój społeczny.

Podkreślam, stanowczo wspieramy i od samego początku wspieraliśmy sam pomysł, ponieważ żyjemy w jednym kraju. Skoro decyzja jest nieodwołalna, doprowadźmy do tego, żeby gmina Ożarów nie była dzielona po raz piąty, bo nawet Rzeczpospolita w XVIII wieku była dzielona tylko trzy razy.

Jeszcze jedna uwaga, bo to jest fragment większej całości. Z chwilą, kiedy prowadzone były konsultacje społeczne dotyczące przebiegu kolei dużych prędkości, gmina Ożarów Mazowiecki zapewniła temu przedsięwzięciu absolutny spokój społeczny. Mieszkańcy dostali do wyboru trzy warianty, wypowiedzieli się licznie i gromadnie. Za dwoma optowali. Wybrany został trzeci, najgorszy, to nie ulega wątpliwości z punktu widzenia interesu gminy i mieszkańców. Obawiam się, że to, co tutaj usłyszałem, że w zasadzie przygotowujemy się do pewnych rozwiązań, ale nie ma źródła finansowania, nie ma innych elementów, które są istotne w przekazie społecznym... Dlatego tak się zachnąłem, kiedy pan pełnomocnik powiedział o tym, że będziemy rozmawiali z samorządami w drugiej połowie roku. To już będzie po terminie, kiedy będziemy uchwalali POZ-ety, a taki jest wymóg prawny. Te terminy gdzieś tam mocno się więc zgryzają.

Podsumowując, oczywiście będziemy współpracowali, oczywiście wspieramy pomysł tzw. Warszawskiej Bis, ponieważ przygotowywaliśmy się do tego rozwiązania od lat. To nie ulega wątpliwości, bo to można sprawdzić. Nie będę już drażył tematu AS-ki na dole, czyli w Konotopie, bo ona niby jest, a trochę jej nie ma. To pojawia się i znika, jak w piosence. W imieniu społeczności, którą reprezentuję, bardzo gorąco proszę, żeby te nasze obawy, ale też praktyczne

uwagi w kontekście POZ-etu wziąć pod uwagę, bo my nie mamy czasu. Państwo być może mają, chociaż czas szybko płynie. My w kontekście POZ-etu tego czasu nie mamy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie burmistrzu. Proszę bardzo, kto kolejny chciałby zabrać głos? Dobrze, w takim razie oddaję głos pani posłance, a następnie będziemy kontynuowali debatę lub przekazemy głos przedstawicielom ministerstwa.

Poseł Kinga Gajewska (KO) – spoza składu podkomisji:

Szanowni państwo, chciałam dopytać o strategię. Skoro wcześniej były ustalane jakieś inne przebiegi, skąd wzięła się w tym momencie prezentowana przez państwa linia, nowy przebieg obwodnicy w Ożarowie Mazowieckim? Uprzedzam ewentualne argumenty, że to nie jest jeszcze zatwierdzone i niby nie wpływa, bo nie będzie budowane, bo nie ma zapewnianego finansowania. Rozumiem to, jednak taki przebieg, takie narysowanie kreski wpływa na gminę, na jej decyzje, na jej ostrożność przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych przy różnych dużych inwestycjach. Czy można byłoby więc prosić o wyjaśnienie, skąd to się wzięło i czy istnieje jednak jakaś przesłanka do tego, żeby zmienić to na tę, która była ustalona wcześniej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani poseł. Czy ktoś ze strony samorządowej chciałby jeszcze zabrać głos?

Głos z sali:

My za chwilę. Wysłuchamy Centralnego Portu Komunikacyjnego...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Może nie teraz, a później, bo chciałbym tę dyskusję unormować tak, żebyśmy nie robili ping-ponga, tylko bardziej zadali pytania i wsłuchali się w stronę...

Naczelnik Wydziału Gospodarki Mieniem Powiatu Warszawskiego Zachodniego Agnieszka Zera:

Dobrze. Agnieszka Zera, starostwo powiatu warszawskiego zachodniego. Pozwolę sobie zabrać głos, ponieważ, tak jak powiedział pan burmistrz... Chciałabym doprecyzować.

Warszawska Bis, wcześniej szybka kolej, jest... Mieszkańcy powiatu warszawskiego zachodniego przyzwyczaili się już do tej drogi, mieli czas przez 20 lat, dlatego też jak pojawiła się ta mapa i nowa obwodnica Ożarowa Mazowieckiego, starosta warszawski zachodni natychmiastowo wystąpił oficjalnie z pismem do pełnomocnika rządu ds. CPK i do ministra. Natychmiastowo podjęliśmy rozmowy, aby zrezygnować z części koniec gminy Błonie – początek gminy Ożarowa Mazowieckiego, tam, gdzie kończy się obwodnica Błonia, i zaproponowaliśmy wprowadzenie Warszawskiej Bis ze względu na to, że mamy planistycznie zapewnione miejsce na tą drogę. Zaproponowaliśmy także wpięcie się do m.st. Warszawy, ponieważ pierwotne wpięcie się do m. st. Warszawy... Niestety m.st. Warszawy nie dotrzymało zapisów porozumienia i wprowadziło nowe plany zagospodarowania przestrzennego. Pojawiły się blokowiska. Pierwotne wpięcie nie dało rady, jednakże, tak jak powiedział pan pełnomocnik generalnej dyrekcji, od razu widzieliśmy metro Chrzanów, od razu widzieliśmy dwa przystanki, widzieliśmy drogę, w którą można się wpiąć pod S8 tunelem.

Oczywiście jest to strategia. Musimy zaznaczyć: strategia to nie jest plan budowy. My to wiemy, nie trzeba nas tego uczyć, że jest to jakiś plan, jakaś wizja. Ona może być na początku śmieszna, tak jak nasz szynobus 20 lat temu. Teraz widzimy, że jednak ten szynobus, ta Warszawska Bis idealnie wpisują się w plany Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak i odciążenia S8 nowym węzłem, który zaproponowaliśmy, który na chwilę obecną także może wydawać się dziwny, dla niektórych może i śmieszny, chociaż uważam, że to jest daleko idące słowo. Wytlumaczyliśmy, przedstawiliśmy naszą wizję. Oczywiście ta wizja została ujęta na tej mapie i ją widać. Warszawska Bis nadal miała wpinać się w obwodnicę Błonia, natomiast dzieląca nowa obwodnica – pierwsza przedstawiona przez CPK – miała zniknąć. Niestety ona jest nadal, co mnie dziwi. GDDKiA na pewno opiniowała także to, jak można pozwolić wpiąć się w drogę nr 92, która jest już masakrycznie nieprzepustowa. Nie oszukujmy się, dwa miejsca, w których obwodnica Ożarowa wpina się w drogę nr 92, to są miejsca najbardziej zakorkowane i wrażliwe.

Proszę państwa, mam wrażenie, że ta obwodnica była rysowana na kolanie, naprawdę, bo jeżeli zajrzelibyśmy do planów zagospodarowania przestrzennego całego obwarunka Warszawy – nie mówię już tylko o naszym zachodnim – to widzielibyśmy, że samorządy są niesamowicie

przygotowane na nowe arterie drogowe. Od samej Warszawy po sam Sochaczew mamy nową drogę wprowadzoną do planów zagospodarowania przestrzennego. Mamy podpisane porozumienie włącznie z m.st. Warszawą, które nie dotrzymało słowa, więc niestety zmieniliśmy wpięcie, myślę, że na dobre, bo odciąży to S8 tym nowym węzłem. Będę o to wnosiła i prosiła. Problem jest natomiast taki, że mieszkańcy nie widzą przerywanej linii Warszawskiej Bis, którą wprowadzacie do graficznego załącznika do strategii. Oni tego nie widzą. Widzą mocną granatową linię, która wpina się z obwodnicy Błonia w drogę nr 92, przecina wszystkie tereny inwestycyjne gminy Ożarów Mazowiecki i ponownie wpina się w już wąski węzeł, który niestety nie udał się przy budowie S8, zaraz za Broniszami, czyli za wielkim – największym w Polsce – rynkiem hurtowym Bronisze przy Flyspocie wpina się ponownie w drogę nr 92.

Proszę państwa, nie wykorzystujemy tutaj świetnej opcji, którą pozyskał pan burmistrz i samorządowcy powiatu warszawskiego zachodniego, gdzie mamy metro na granicy i już w Ożarowie Mazowieckim, gdzie będziemy mieli „Parkuj i jedź”, gdzie odciążamy ul. Gierdziejewskiego i zatrzymujemy ruch, bo prezydent m.st. Warszawy nie pozwolił wprowadzić tego ruchu do Warszawy – wiemy to bardzo dobrze, bo nie ma gdzie – więc musimy szukać rozwiązań, które są realne. A tunele? Jeden tunel jest realny. Pozostawiamy samochody, wpinamy się i odciążamy drogę nr 92. Nie oszukujmy się, jak wybudowała się S8, droga nr 92 była odciążona dwa lata. Po dwóch latach to wróciło.

Bardzo dziękuję więc CPK, że wprowadził do strategii Warszawską Bis, że uznał naszą propozycję, jak i naszą 20-letnią pracę nad koncepcją Warszawskiej Bis i szynobusem i wprowadził to, jednakże nie zgadzamy się na pozostawienie obwodnicy Ożarowa w ten sposób na mapie. Mam wrażenie, że uciekaliśmy od centralizacji, nie chcieliśmy tego, a ustawa o CPK niestety nas centralizuje. Jako samorządowcy nie możemy na to pozwolić, dlatego chcemy z wami współpracować. Podobają nam się wasze pomysły, dobrze nam się z wami współpracuje, natomiast, tak jak powiedział burmistrz, prosimy o słuchanie, a nie udawanie, że nas państwo słuchacie. Prosimy nas wysłuchać i dać nam czarno na białym: słuchajcie państwo, rzeczywiście macie rację, wprowadziliśmy, ale tego nie mamy, tego nie widzimy, mieszkańcy tego nie widzą. Dziękuję serdecznie i oddaję głos.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani naczelnik. Czy ktoś z samorządowców czy posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę, w związku z tym na tym etapie zamykam dyskusję i proszę o odpowiedź ze strony przedstawicieli ministerstwa. Bardzo proszę. Proszę tylko o przedstawienie się.

Dyrektor Biura Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o. Piotr Kosmowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani poseł, szanowni państwo, Piotr Kosmowski, Centralny Port Komunikacyjny, dyrektor Biura Rozwoju Regionu.

Przygotowany projekt strategii podlegał w pierwszym półroczu zeszłego roku opiniowaniu przez jednostki samorządu terytorialnego. Przez 60 dni, zgodnie z ustawą, jednostki samorządu terytorialnego, poszczególne gminy, powiaty, jak i gminy sąsiadujące z obszarem otoczenia, czyli z 18 gminami i 5 powiatami, mogły się wypowiedzieć i takie opinie złożyć do pełnomocnika rządu ds. CPK. Obecne tutaj strony złożyły takie opinie. Projekt, który wtedy był opiniowany, zawierał także wspomnianą przez panią poseł drogę do węzła w Konotopie, tzw. drogę AS. W toku opiniowania i rozmów z samorządami, warsztatów, które odbyły się w czasie tego opiniowania, rozmów indywidualnych, gdzie były rozmowy jeden na jeden, a także rozmów zbiorowych z powiatem warszawskim zachodnim i gminami, które były zainteresowane tą inwestycją bądź jej się sprzeciwiały, wyraziły one swoją opinię, w związku z czym ta droga i wpięcie w węzeł Konotopa znikły z mapy. Zostały one usunięte z tej mapy w toku rozmów, które były toczone, jak i uwag, które zostały zgłoszone, opinii, które wpłynęły od jednostek samorządu terytorialnego, jednakże, tak jak wspomnieli przedstawiciele GDDKiA i pani dyrektor, nowa droga w kierunku Warszawy od CPK jest potrzebna.

Potrzebna jest droga o odpowiedniej przepustowości, która będzie drogą alternatywną dla autostrady A2. Niezbędne jest zapewnienie tej alternatywnej drogi także w związku z wyczerpaniem w przeszłości przepustowości na poszerzanej autostradzie A2. W związku z tym mamy obecnie DK92, którą zarządza krajowy zarząd, czyli GDDKiA, która w gminie Ożarów Mazowiecki, jak i w gminie Błonie jest drogą jednopasmową, przechodzącą przez środki jednego i drugiego miasta, z licznymi światłami i skrzyżowaniami, z drogami podrzędnymi. W związku z tym przynajmniej

w gminie Błonie, która jest jednym z punktów dzisiejszego posiedzenia, rezerwa planistyczna pod taką obwodnicą DK92 od lat była wyznaczona w dokumentach planistycznych w dwóch przebiegach. Jeden z nich znajduje się na załączniku, który obecnie omawiamy, w poprawionej wersji strategii, która w grudniu ubiegłego roku została zatwierdzona przez pełnomocnika rządu. Jest to efekt opiniowania i konsultacji społecznych.

Na terenie gminy Ożarów Mazowiecki DK92 sama w sobie nie miała zapewnionego przebiegu obwodnicy. Była rezerwa pod drogę wojewódzką 580 bis, tzw. Warszawską Bis, na styku m.in. z gminą Stare Babice i dalej kolejnymi gminami powiatu warszawskiego zachodniego, aż do Sochaczewa. To była droga wojewódzka. Cały czas ta rezerwa jest. W związku z głosami powiatu warszawskiego zachodniego, jak i gminy Ożarów Mazowiecki ta droga znalazła się w projekcie strategii jako wariant i jako rozmowy, które trwają.

W październiku zeszłego roku odbyło się forum drogowe zorganizowane przez pełnomocnika rządu ds. CPK, gdzie został przedstawiony m.in. efekt czy też plan dalszego działania w postaci przygotowania masterplanu rozwoju sieci dróg na zachodnim Mazowszu, czyli pomiędzy Warszawą a granicą województwa, to, co będzie się działo po dwóch stronach lotniska w kontekście sieci drogowej. Dokument – chcielibyśmy, aby taki powstał – będzie dopiero efektem przyjęcia strategii rozwoju obszaru otoczenia przez polski rząd uchwałą Rady Ministrów, o czym mówi ustawa o CPK. To będzie dopiero kolejny krok, który określi hierarchię, jak i kolejność wykonywania w przyszłości poszczególnych dróg przez wszystkich zarządców. Ma to być dokument, który będzie powstawał w toku porozumienia pomiędzy wszystkimi stronami, wszystkimi zarządcami i który będzie efektem rozmów o tym, jak docelowo powinien wyglądać ten układ sieci drogowej.

Mapa, która wywołała dzisiejsze nasze spotkanie, jest pewnym wskazaniem tego, gdzie powinny zostać zarezerwowane rezerwy terenowe. Ona nie mówi o konkretnym miejscu na terenie gminy Ożarów Mazowiecki – co w toku wzajemnych rozmów wypracowujemy obecnie z przedstawicielami gminy Ożarów Mazowiecki – w jaki sposób zapewnić możliwość powstania takiej drogi w przyszłości. Nie chcemy zabierać stronie samorządowej ani ograniczać jej właściwości, jaką jest planowanie przestrzenne. Wskazujemy, że byłoby dobrze, gdyby gmina znalazła rezerwę terenową, pomyślała o takiej rezerwie terenowej, bo jest potrzeba. Sami państwo jako samorządowcy zgłaszają, że DK92 korkuje się permanentnie, co też było przed chwilą potwierdzone w wypowiedzi przedstawiciela GDDKiA.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze ze strony rządowej? Na razie nie widzę. Dobrze, to wracamy do dyskusji. Szanowni państwo, mamy jeszcze 15 minut, więc bardzo już proszę o zwięzłe wypowiedzi. Jeżeli będzie potrzeba, jeszcze raz zrobimy posiedzenie podkomisji o tym temacie, nie ma żadnego problemu, tylko mamy ograniczenia salowe i posiedzenie podkomisji przewidzieliśmy na godzinę. Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz Ożarowa Mazowieckiego Paweł Kanclerz:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za to stanowisko i deklarację, za to, że rozmawiamy bardziej o planie i rezerwie niż o rzeczy przesądzonej. Niepokoją mnie natomiast dwa elementy.

Po pierwsze, rzeczywiście tak było, braliśmy udział w konsultacjach. Tu jest moje pismo z 29 maja roku poprzedniego, gdzie oponowaliśmy przeciwko AS-ce na dole. Nasze uwagi zostały uwzględnione i to było bardzo dobre rozwiązanie, natomiast w toku dalszych prac nie wzięto pod uwagę naszych uwag dotyczących przebiegu górą, bo nikt nas o to nie pytał.

Trzeba też jasno powiedzieć, żeby to wybrzmiało, w którym miejscu jesteśmy. Mam w sobie taki wewnętrzny niepokój. Dlaczego? Strategia została przekazana przez pana pełnomocnika do prac rządowych w kształcie, który najwyżej w świecie nas niepokoi. Chciałbym, żeby to wybrzmiało. Jeśli rząd Rzeczypospolitej przyjmie strategię rozwoju terenów okołociepokowskich do 2044 r. bez uwag i bez uwzględnienia naszych słusznych – tak mniemam, jestem o tym przekonany – uwag, to dzisiejsza dyskusja jest tylko semantyką. Tak bym to określił. Mam nadzieję, że tak nie będzie, bo bardzo cenię sobie współpracę, żeby była jasność. Jeśli domówimy się co do korytarzy, które nie będą blokowały nam POZ-etę, a jednocześnie będą logiczne – bo nie sposób zarzucić cokolwiek rozumowaniu pani Agnieszki Zery, że obwodnica zaczyna się i kończy w najsłabszym z możliwych miejsc – to dla nas jest wyraźny sygnał, którym możemy operować już w przestrzeni publicznej, że nic nie jest przesądzone i będziemy o tym jeszcze rozmawiać.

Wynotowałem sobie drobne wyjątki z pana wystąpienia. Terminy się nie nakładają, nie pokrywają się. To mnie niepokoi. Z uporem maniaka wracam do terminu koniec czerwca lub koniec

sierpnia, czyli docelowych terminów uchwalenia POZ-etu. Jesteśmy na etapie rozstrzygania uwag, opinii naszych mieszkańców. Nie wyobrażam sobie, żebyśmy zostali gdzieś porzuceni sami sobie z bałaganem, który teraz się wytworzył. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie burmistrzu. Czy pani naczelnik? Nie? OK, dobra. To jeszcze chyba pani, tak?

Posel Kinga Gajewska (KO) – spoza składu podkomisji:

Podsumowując może.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Podsumowując, dobrze. Bardzo proszę.

Posel Kinga Gajewska (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję serdecznie. Podsumowując, dziękuję za dzisiejszą dyskusję. To jest nie pierwszy i nie ostatni moment, kiedy będziemy rozmawiali w takim gronie. Oferuję swoją uwagę, pracę do tego, żeby doprowadzić do sukcesu i zadowalającego efektu... zarówno gminy, jak i tutaj inwestycji rządowych. Mam nadzieję, że widzimy się w jak najszybszym czasie i że na długo przed czerwcem będziemy wiedzieli, jakie są państwa plany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Czy ktoś ze strony rządowej jeszcze chciałby się odnieść? Nie ma takiej potrzeby. Dobrze.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejszą dyskusję. Tak jak mówię, jeżeli będą dalsze potrzeby, aby rozmawiać o tych dwóch obwodnicach, jestem gotowy do tego, żeby w ramach podkomisji te rozmowy prowadzić. Dziękuję za wyrozumiałość ze strony rządowej, ale również za chęć współpracy ze strony samorządowej, bo to jest ważne, aby rząd i samorząd współpracowały. Wszystko to robimy przecież dla naszych mieszkańców.

Dziękuję za dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu. Dziękuję pani poseł Kinga Gajewskiej za inicjatywę tego tematu posiedzenia podkomisji. Zamykam posiedzenie.