

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 22)
z dnia 16 kwietnia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 22)

16 kwietnia 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 zerwanej przez wykonawcę umowy na budowę drogi S19, odcinek Domaradz–Iskrzynia, wraz z przedstawieniem dalszego harmonogramu realizacyjnego tego odcinka.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam szanownych państwa posłów. Witam zaproszonych gości. Przede wszystkim witam pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Tomasza Kwiecińskiego, radcę generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, pana Wiesława Sowę, zastępcę dyrektora oddziału GDDKiA w Rzeszowie, panią Magdalenę Kozicką, dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji GDDKiA, panią Magdalenę Fitak-Grzybowską i pana Michała Perlińskiego z Ministerstwa Infrastruktury.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat zerwanej przez wykonawcę umowy na budowę drogi S19, odcinek Domaradz–Iskrzynia, wraz z przedstawieniem dalszego harmonogramu realizacyjnego tego odcinka. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ten temat był już dzisiaj omawiany na sali plenarnej, więc myślę, że tutaj nie będzie jakichś nowych wiadomości. Przypomnę tylko trochę historię.

Droga ekspresowa S19 zwana Via Carpatia – w części na terenie Polski zaplanowano ponad 700 km trasy. Zrealizowano i oddano do użytkowania już 327 km, 265 km jest w budowie oraz na etapie przetargu, 118 km jest w przygotowaniu. Jest to realizacja objęta „Rządowym programem budowy dróg krajowych”, co oznacza, że jest zabezpieczenie finansowe na realizację całości tego procesu inwestycyjnego.

Doskonale wiemy, że budowa drogi szybkiego ruchu jest procesem bardzo skomplikowanym, wieloetapowym, wymagającym zarówno odpowiedniego czasu, jak i zaangażowania znacznych środków technicznych oraz finansowych. Dotyczy to również części trasy zlokalizowanej w południowo-wschodniej Polsce, na południe od Rzeszowa.

Na realizację ciągu drogi S19 na odcinku Rzeszów Południe–Barwinek w ramach programu zabezpieczono kwotę prawie 13 mld zł. Cały ten ciąg ma długość prawie 85 km i jest podzielony na osiem odcinków realizacyjnych, dla których zawarte zostały umowy z wykonawcami.

Pierwsza z nich, dla odcinka S19 Rzeszów Południe–Babica, została zawarta w 2020 r., a kolejne dwie, Krosno–Iskrzynia–Miejsce Piastowe i Miejsce Piastowe–Dukla, w 2021 r. W 2022 r. zawarto umowy na trzy odcinki: Babica–Jawornik, Domaradz–Iskrzynia oraz Dukla–Barwinek, a w 2024 r. na odcinki Jawornik–Lutcza i Lutcza–Domaradz.

Pod koniec 2025 r. udostępniono do użytkowania 20 km drogi S19 pomiędzy Iskrzynią a Duklą. Pozostałe odcinki są realizowane przez wykonawców i z sukcesem będą oddawane, począwszy od przyszłego roku, kiedy to planowane jest zakończenie zadania Babica–Jawornik o długości ponad 11 km. Tę drogę budujemy w trudnym terenie górskim, z tego tytułu mamy do wykonania liczne obiekty inżynierskie oraz tunele. Najdłuższy tunel na odcinku Jawornik–Lutcza będzie miał ok. 3 km. Aktualnie powstaje dwupółkilometrowy tunel pomiędzy Rzeszowem Południe a Babicą.

Szanowni państwo, każdy proces inwestycyjny niesie szereg rodzajów ryzyka, które mogą zaistnieć, wpływając jednocześnie na termin realizacji. Należą do nich zarówno okoliczności niezależne od stron umowy, na przykład sytuacja geopolityczna i jej skutki, odmienne warunki geologiczne, ale również zdarzenia spowodowane przez jedną ze stron umowy, na przykład niewystarczająca aktywność i mobilizacja. W obu przypadkach zarówno obowiązujące przepisy prawa, jak i zapisy kontraktów przewidują takie sytuacje i określają mechanizmy postępowania.

Odnosi się to także do sytuacji, jaka ma miejsce w przypadku budowy odcinka S19 Domaradz–Iskrzynia, gdzie wykonawca złożył oświadczenie o odstąpieniu od umowy. Kwestia ta została przeanalizowana przez inwestora zadania, czyli Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad. W ocenie GDDKiA nie wystąpiły okoliczności czy też uwarunkowania, które uprawniałyby wykonawcę do takiego kroku. GDDKiA wezwała wykonawcę do natychmiastowego podjęcia i prowadzenia robót zgodnie z kontraktem. W przypadku braku wznowienia prac GDDKiA będzie postępować zgodnie z zapisami zawartej umowy, jak i Kodeksu cywilnego, egzekwując wszelkie należności Skarbu Państwa. W zależności od rozwoju sytuacji podejmowane będą dalsze kroki dotyczące kontynuacji realizacji prac, czy to przez dotychczasowego wykonawcę, czy to przez nowego wykonawcę wyłonionego w procedurze przetargowej. Warto zaznaczyć, że w przeszłości, również za poprzedniego kierownictwa ministerstwa i generalnej dyrekcji, takie przypadki występowały. Nie jest to sytuacja nieznana czy niespotykana.

W prasie pojawiły się liczne artykuły dotyczące innego odcinka S19, Rzeszów Południe–Babica. Kontrakt jest na nim zdecydowanie bardziej zaawansowany. W połowie zrealizowano już najtrudniejszy element, jakim jest tunel. Ministerstwo nie jest stroną umowy, ale monitorujemy sytuację. Budowa S19 jest jedną z priorytetowych inwestycji, stanowiącą element międzynarodowego szlaku transportowego. Zależy nam na jej sprawnej realizacji. Mogę potwierdzić, że toczą się rozmowy między generalną dyrekcją a wykonawcą. Ja również spotkałem się z przedstawicielami firmy Mostostal Warszawa oraz hiszpańskiej firmy Acciona. Wykonawca deklaruje współpracę oraz wolę dokończenia inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Przekazuję głos państwu posłom. Pierwszy zgłosił się pan poseł Weber. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze wraz ze współpracownikami, państwo posłowie... Dziękuję, panie przewodniczący, za organizację posiedzenia podkomisji w tym temacie. To bardzo istotny temat, myślę, że nie tylko z punktu widzenia Podkarpacia. Oczywiście ten odcinek znajduje się w województwie podkarpackim i kontrakt, z którego zrezygnowała firma Mostostal Warszawa, to jest województwo podkarpackie, ale Via Carpatia to trasa, która, jak myślę, interesuje wszystkich, którzy mieszkają na wschód od Wisły. Tempo realizacyjne tego projektu jest dla nas bardzo istotne, tak że jeszcze raz dziękuję za tę reakcję i zwołanie posiedzenia podkomisji na tym posiedzeniu Sejmu. Faktem jest, że na sali plenarnej rozpoczęliśmy dyskusję na ten temat, ale tam są takie uwarunkowania, że minuta na wypowiedź to zbyt mało, żeby móc się rozwinąć i przedstawić temat w szerszy sposób. Teraz mamy do tego okazję.

Szanowni państwo, odstąpienie od umowy przez wykonawcę to nie jest sytuacja tuzinkowa. To nie jest sytuacja, która zdarza się bardzo często. Generalnie odstąpienie od umowy – czy to przez zamawiającego, czy to przez wykonawcę – jest ostatecznością. O ile w ostatnich latach miały miejsce takie sytuacje, że zrywano kontrakt, o tyle ta decyzja była decyzją zamawiającego,

czyli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która wówczas uznawała, że wykonawca nie realizuje zawartego kontraktu zgodnie z założeniami. To były fakty. Tak po prostu się działo.

We wtorek pan minister Bukowiec podał przykłady takich wypowiedzianych kontraktów. Oczywiście tak było, z tym że zdecydowana większość z nich została zawarta jeszcze w 2015 r. To na przykład Pizzarotti i S5. To jest październik 2015 r., tak że temat zastany. Mówię oczywiście o tej kadencji politycznej, ale wtedy, w 2019 r. – odnosząc się do tego przykładu – nie było innego wyjścia. Po prostu wykonawca nie realizował swoich obowiązków, dlatego został z budowy usunięty.

Ta sytuacja jest sytuacją odwrotną. Wykonawca zdecydował, że jednak nie ma warunków do tego, żeby kontynuować to zadanie. W swoim uzasadnieniu podaje bardzo szczegółowe informacje. Dwa podstawowe argumenty to brak dialogu z zamawiającym. Chcemy uzyskać od państwa informację, jak państwo postrzegają ten argument. Zawsze można powiedzieć, że dialog był, tylko co z niego wynikało? To jest to, czego oczekujemy, czyli odpowiedź na pytanie, co z tego dialogu wynikało.

Druga kwestia podnoszona przez wykonawcę to poszerzenie w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko obiektów inżynierskich o 700 m. Taka wartość została wskazana, co przełożyło się na wzrost kosztów tej inwestycji już po podpisanej umowie o 400 mln zł. Kolejny argument, trzeci, to badania geologiczne, które, zdaniem wykonawcy, nie były precyzyjne i również zwiększają ten kontrakt o kolejne 150 mln zł.

Kwota 550 mln zł jako dodatkowe oczekiwanie wykonawcy sformułowane na tym kontrakcie pojawiła się bez reakcji zamawiającego, bez próby negocjacji, z tego, co przedstawił wykonawca. To spowodowało, że firma Mostostal odstąpiła od umowy. Powtarzam, to sytuacja, która jest w ostatnich latach precedensem. Prosimy o informację odnośnie do szczegółowych argumentów, które zostały przez wykonawcę wskazane jako te, które przyświecały im w podjęciu takiej decyzji.

Sprawa kolejna. Szanowni państwo, w marcu tego roku, około miesiąc temu, mieliśmy posiedzenie Podkarpackiego Zespołu Parlamentarnego. Poprosiliśmy Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad o to, aby przedstawiła informacje odnośnie do realizacji inwestycji drogowych na terenie województwa podkarpackiego, oczywiście tych inwestycji, za które GDDKiA odpowiada. Wówczas zaprezentowano nam na prezentacji i przekazano, że odcinek Domaradz–Iskrzynia zostanie ukończony, czyli zostanie oddany do użytkowania, do ruchu, w czerwcu 2026 r. W marcu, czyli miesiąc temu, podali państwo informację, że ten odcinek, którego zaangażowanie jest kilkuprocentowe, zostanie oddany do użytkowania w czerwcu 2026 r.

To pokazuje z jednej strony podejście do posłów i do chęci szczerzej dyskusji i pokazuje, jak wygląda ta drogowa rzeczywistość. Szanowni państwo, informacją sprzed miesiąca czujemy się, mówiąc delikatnie, wprowadzeni w błąd. Po drugie, to pokazuje podejście do tej inwestycji. Skoro ktoś mówi i ot tak przekazuje, że inwestycja, w której zaangażowanie to 7% czy 9%, zostanie zakończona w ciągu trzech miesięcy, to sam siebie nie traktuje poważnie i swoich obowiązków nie traktuje poważnie.

To rzutuje, panie ministrze, na naszą ocenę waszego podejścia do realizacji tej inwestycji. To naprawdę rzutuje, bo gdyby ta informacja została podana w inny sposób... Natomiast nie, wprost został podany czerwiec 2026 r. jako oddanie do użytkowania odcinka Domaradz–Iskrzynia, a trzy tygodnie później firma schodzi z kontraktu, zaangażowanie jest kilkuprocentowe, czyli już wiadomo, że to opóźnienie będzie w tym miejscu gigantyczne, liczone w latach. To co najmniej trzy lata od tego pierwotnego założenia z podpisanej w 2022 r. umowy. Po co komunikować w marcu takie rzeczy, szanowni państwo? Jeszcze raz o to zapytam: po co? Po co nas wprowadzać w błąd i po co siebie stawiać w tak niekomfortowej sytuacji?

Pytanie kolejne, na które po części pan minister Bukowiec odpowiedział na sali plenarnej: kiedy będzie ponowne ogłoszenie postępowania przetargowego? „W tym roku”. W tym roku mamy jeszcze dziewięć miesięcy. Interesuje nas bardziej szczegółowa informacja, bardziej precyzyjna informacja. Powołam się na doświadczenia z ostatnich lat, na przykład firmy Pizzarotti. Od momentu rozwiązania umowy z firmą Pizzarotti do momentu ogłoszenia ponownego przetargu – to 2019 r. – minęły trzy miesiące, chyba nawet trochę mniej, czyli można zinwentaryzować robotę, tym bardziej że tutaj prace budowlane nie są rozwinięte, bo nie są rozwinięte, i proces ogłoszenia ponownego przetargu naprawdę można skrócić do minimum.

To jest nasze, szanowni państwo, ale nie tylko nasze – myślę, że mówię w imieniu mieszkańców województwa, samorządowców – jasne oczekiwanie w tej sytuacji na najbliższą przyszłość: jak najszybsze podejście do postępowania przetargowego, jak najszybsze ogłoszenie ponownego

przetargu i oczywiście zapewnienie odpowiedniej kwoty środków finansowych. Kontrakt zawarty w 2022 r. to kwota nieco ponad 1 mld zł. Wykonawca wskazał tam 550 mln zł jako koszty, o które kontrakt wzrósł w ciągu ostatnich kilku lat. Ze względu na argumenty, które przytoczyłem, to nam daje 1,5 mld zł. Pytanie, jak państwo to szacujecie. Pytanie, ile jesteście w stanie założyć do tego, żeby postępowanie przetargowe zostało ogłoszone. Również na to pytanie oczekujemy dzisiaj odpowiedzi.

Kolejna kwestia też jest wynikiem posiedzenia Komisji z przedwczoraj, na którym obecny tutaj pan minister Stanisław Bukowiec przedstawił argumenty, że nie będzie budowania dróg ekspresowych na Podlasiu – chodzi tutaj o S16 między Białymstokiem a Ełkiem – ponieważ tam też natężenie ruchu jest znikome: 5–6 tys. pojazdów na dobę. Faktycznie, na odcinku obecnej krajówki między Mońkami a Grajewem jest nieco ponad 6 tys. pojazdów na dobę. Tak wynika z Głównego Pomiaru Ruchu realizowanego w 2021 r., ale gdybyście państwo chcieli zastosować tę logikę do S19 na Podkarpaciu, to na DK19 między Domaradzem a Iskrzynią – gdzie jest nieco ponad 5 tys. pojazdów na dobę – musielibyście zrezygnować z parametrów, które nam przyświecały w organizacji dokumentacji przedprojektowej i środowiskowej, później w ogłoszeniu przetargu etc., etc., czyli musielibyście obniżyć parametry tej drogi z klasy S do klasy GP. Broń was, Panie Boże, to chcę od razu powiedzieć, i to w sposób jednoznaczny. Broń was, Panie Boże. Nie powinniście tego robić, szanowni państwo, ani na Podlasiu, ani w przypadku S8, ani w przypadku S16. Nie wolno tego robić również w tej sytuacji. Tutaj też proszę o odpowiedź, czy ponowne postępowanie przetargowe, jeżeli chodzi o klasę tej drogi, utrzyma klasę S przy założeniach, które są tutaj od samego początku, czyli: 2+2, węzły, drogi serwisowe i wszystko to, co zostało zawarte w pierwotnym założeniu inwestycji.

To są pytania, które chcemy zadać i na które oczekujemy odpowiedzi. Panie przewodniczący, są tutaj też inni posłowie. Jeżeli będzie możliwość jeszcze przed głosowaniami, po odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury czy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, będziemy chcieli to skomentować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Tak, jeżeli wystarczy nam czasu. O godzinie 14.15 mamy głosowanie i to jest nasz czas graniczny.

Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Ewa Leniart (PiS) – spoza składu podkomisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, przyłączając się do słów mojego kolegi przedmówcy, dziękuję za to, że możemy się spotkać i w nieco szerszym formacie rozmawiać o problemie dotyczącym przeszkody w realizacji S19 na południe od Rzeszowa, bo myślę, że to dla nas – tak jak powiedział kolega, nie tylko dla mieszkańców Podkarpacia, ale i Polski – niezwykle ważna inwestycja. Chciałabym, by w miarę sprawnie zmierzać do istoty problemu, zapytać o kilka trochę technicznych kwestii. Mam nadzieję, że otrzymam odpowiedź.

Jest pewien błąd logiczny w narracji pana ministra. Pan minister powiedział, że wykonawca nie wykazał się wystarczającą aktywnością i mobilizacją, ale to wykonawca zszedł z placu budowy. W związku z tym wykonawca wskazuje, że przez kilkanaście miesięcy usiłował uzyskać odpowiedź co do zmiany warunków realizacji inwestycji od inwestora i tej odpowiedzi nie otrzymał. To był powód, dla którego nie mógł zrealizować, jak rozumiem, tej wystarczającej aktywności.

Proszę więc o uszczegółowienie, co rzeczywiście było problemem: brak odpowiedzi ze strony inwestora czy może niejasność pytań zadawanych przez wykonawcę, bo nie wierzę w to, że wykonawca mający kontrakt na 1 mld zł najzwyczajnie w świecie go odpuszcza tylko dlatego, że mu na nim nie zależy, bo inaczej po prostu nie podpisałby tej umowy.

Kolejna rzecz. Skoro regionalny dyrektor ochrony środowiska zmienił decyzję, nałożył dodatkowe prace – bardzo kosztochłonne, bo szacowane przez wykonawcę na kwotę przekraczającą 400 mln zł – to czy zostały wyczerpane wszystkie możliwe środki zaskarżenia tej decyzji regionalnego dyrektora ochrony środowiska? Z doniesień medialnych wynika, że wykonawca nie otrzymał wsparcia ze strony inwestora, który nie przyłączył się do zaskarżenia tej decyzji. Jaka jest prawda w tej sprawie?

Tutaj trochę powieleć to, o co pytał pan minister, poseł Rafał Weber. Jeśli powrót wykonawcy będzie niemożliwy, kiedy będzie inwentaryzacja prac i w konsekwencji kiedy będzie ogłoszony nowy przetarg na kontynuację tej inwestycji?

Jest jeszcze tylko jeden, ale myślę, że istotny aspekt, wychodzący już poza ten odcinek. Czy prawdą jest, że zagrożona jest realizacja także innych odcinków na południe od Rzeszowa? Jeśli tak, to czy istnieje ryzyko, że wykonawcy tych pozostałych odcinków postąpią podobnie jak Mostostal i zejdą z terenu budowy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam jeszcze kilka pytań uzupełniających. Przed chwilą pani poseł pytała o nową ocenę oddziaływania. Czy rzeczywiście prawdą jest to, że te obiekty inżynierskie tak zostały wydłużone? Nie wiem, pewnie nie chcą tego państwo przyjąć do wiadomości, bo wiadomo, że koszty rosną. To po pierwsze.

Po drugie, z doniesień medialnych – pan minister też o tym mówił – wynika, że ciągle są państwo w dialogu z Mostostalem. Stąd moje pytanie. Czy wysłali państwo tylko suchą korespondencję o wezwaniu do powrócenia na budowę, czy też ten dialog ciągle jeszcze trwa? Czy jest jeszcze jakakolwiek szansa na to, żeby ratować kontrakt, który jest zawarty, i żeby te prace ruszyły bez zbędnej zwłoki, bez ogłaszania kolejnego przetargu i bez tej zwłoki czasowej, którą, jak słyszymy, możemy szacować na około trzy lata? Przypomnę, że czerwiec tego roku to miało być zakończenie tej inwestycji.

Mam jeszcze dwa pytania. Czy mieliście państwo kiedyś z Mostostalem Warszawa problemy na innych inwestycjach? Jak się wydaje – w naszej ocenie czy też w mojej ocenie – jest to firma wiarygodna, firma bardzo dobra i takich problemów nie było. W związku z powyższym chciałbym państwa zapytać, jak oceniają państwo ryzyko. W przypadku zerwania tego kontraktu i niepokazania się firmy pomimo wezwania generalnej dyirekcji do powrotu na obiekt naturalną rzeczą jest to, że Mostostal pójdzie z państwem do sądu. To po pierwsze. Pójdzie do sądu, żeby wziąć wynagrodzenie za wykonane prace. Wprawdzie są one szacowane na ok. 5%, ale pewnie po inwentaryzacji okaże się, że to są koszty.

Jak miemam, najprawdopodobniej będzie taka sytuacja, że wystąpią, najogólniej rzecz biorąc, o utracone korzyści związane z zerwaniem kontraktu ze strony zamawiającego. Czy szacowali państwo, jakie to będą koszty? Czy to ewentualnie nie będą większe koszty od tych kosztów, które trzeba byłoby ponieść ze względu na rozbieżność w badaniach geologicznych, ze względu na wydłużenie obiektów inżynierskich? Reasumując jednym słowem, czy szacowali państwo i rozpatrują państwo, że przegrają państwo z Mostostalem tę sprawę w sądzie i że po ich stronie będzie racja? Czy te koszty nie przerosną tego, o co występuje dzisiaj Mostostal, żeby mogli zrealizować ten kontrakt w cenach, w których oni to wygrali? To jest kolejne pytanie.

Mam jeszcze jedno pytanie. Wiemy, że ceny ciągle idą w górę. Czy szacowali państwo w przypadku ogłoszenia nowego przetargu, o ile przy dzisiejszych cenach na rynku może wzrosnąć wartość tego kontraktu w stosunku do pierwotnych zapisów umownych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony posłów. Przekazuję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, pozwolę sobie odpowiedzieć na kilka z pytań, które padły, i później, jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddam głos panu dyrektorowi Kwiecińskiemu, żeby odniósł się już do szczegółów akurat tego kontraktu.

Odniosę się do słów pana posła Webera. Podkreślę, to nie jest sytuacja nadzwyczajna, że jest zerwanie czy zejście z kontraktu. Tak jak dzisiaj powiedziałem, za czasów państwa rządów w ministerstwie zerwanych było 19 kontraktów, z różnych powodów, nie tylko dlatego, że – tak jak pan poseł mówi – generalna dyirekcja wyrzucała wykonawców. Czasem to były decyzje, które były składane w jeden dzień, bo była kontra w ten sam dzień, wykonawca składał oświadczenie o zejściu z placu budowy i sprawy często trafiały do sądów. To normalna sytuacja biznesowa. Jeżeli dochodzi do roszczeń jednej czy drugiej strony lub niewypełniania umów, to dochodzi do tego, że takie sytuacje mają miejsce. Przykład? Rozbudowa drogi S3, rozbudowa węzła Kijewo, Energopol Szczecin, 2019 r. Wykonawca odstąpił od kontraktu, później zamawiający odstąpił

od kontraktu. To normalny spór, więc podaję przykład. To nie jest ewenement. Panie pośle, ma pan dokument z datą, może pan się zapoznać, przypomnieć sobie, jeśli pan zapomniał.

Prosiłbym też, żeby nie tworzyć faktów nieprawdziwych. Nie ma żadnego zagrożenia na zmianę kategorii drogi, która jest realizowana. S19, o której tutaj mówimy, jest drogą ekspresową i w tych parametrach będzie realizowana, czy to przez tego wykonawcę, jeżeli dojdziemy do porozumienia, czy to przez kolejnego, który będzie wyłoniony w drodze przetargowej.

Sytuacja na Podlasiu, o której rozmawialiśmy parę dni temu, jest zupełnie inna. Mówimy tam o oczekiwaniach z państwa strony, żeby w odległości ok. 30–35 km od siebie powstały dwie drogi ekspresowe przy natężeniu ruchu, o którym pan wspominał. Dwie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie będzie ani jednej.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dwie. Będzie droga 2+2, droga GP. Jeszcze raz panu podpowiem, niech się pan wybierze na Zakopiankę i niech pan zobaczy, jeśli pan nie pamięta. Sam pan budował tam drogę GP 2+2. Zakopianka w części jest w kategorii GP 2+2, w części jest drogą ekspresową. Jest drogą szybkiego ruchu w jednym i w drugim przypadku. Proszę też racjonalnie do tego podchodzić, a nie podbijać tego tematu dla celów politycznych, bo to jest zupełnie irracjonalne. Kiedyś pan poseł Adamczyk powiedział takie słowa, nawet nie wiem, czy nie w tej sali: „Za budowanie dróg niech się wezmą inżynierowie, a nie politycy”. Bardzo dobre słowa. Podpisuję się pod nimi dwoma rękami.

Były pytania... Jest spór z firmą Mostostal Warszawa. Jest spór i o tym sporze więcej powie pan dyrektor Kwieciński, natomiast ja zacytuję państwu fragment z pisma, które w tamtym roku wydał inżynier kontraktu, który stwierdził następująco: „Zmiana długości obiektów wynika z okoliczności nieuwzględnienia przez wykonawcę w rozwiązaniach projektowych wszystkich wiążących go w tym zakresie dokumentów kontraktowych, w tym raportu oddziaływania na środowisko sporządzonego na potrzeby wydania decyzji środowiskowej”. Jest spór prawny, spór formalny. Generalna dyrekcja nie może – bo nie ma do tego podstaw, musi działać w granicach i na podstawie prawa – realizować i wydatkować środków publicznych z tym związanych.

Chcemy ten problem rozwiązać, ale zgodnie z prawem nie możemy wydatkować. To odpowiedź dla pana posła, który pytał, czy te koszty zejścia nie będą wyższe, gdybyśmy uwzględnili roszczenia firmy wykonawczej. Po pierwsze, do tego trzeba mieć podstawę prawną. Tej podstawy prawnej nie mamy i jesteśmy zobowiązani do tego, żeby działać na podstawie tej umowy. Bardzo proszę, żeby o szczegółach powiedział jeszcze pan dyrektor Kwieciński.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dzień dobry, panie przewodniczący, szanowni państwo.

Uzupełniając wypowiedź pana ministra, tak, jesteśmy w sporze z wykonawcą co do interpretacji zapisów warunku kontraktu. Tak jak pan minister zacytował, stanowisko zamawiającego było jasne i czytelne, że wszystkie te elementy wykonawca w oparciu o dokumenty, które zamawiający przekazał na etapie postępowania przetargowego, czyli m.in. w oparciu o treść decyzji środowiskowej, treść ostatecznej decyzji Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, jak i raportu oddziaływania na środowisko, który w tym kontrakcie został załączony wyjątkowo, bo rzadko załączamy taki dokument jako wiążący do kontraktu... Wykonawca był zobowiązany do realizacji pełnego zakresu tych obiektów, które wynikły z postanowienia regionalnej dyrekcji ochrony środowiska na etapie procedury ZRID.

Jest i był spór pomiędzy zamawiającym a wykonawcą. Oczywiście zamawiający w ramach posiadanych zapisów umownych próbował rozstrzygnąć ten spór. Tutaj widocznie wykonawca zadecydował, że nie widzi szans na dalsze pozytywne dla niego rozstrzygnięcie, i podjął taką, a nie inną decyzję biznesową.

Dziś generalna dyrekcja oczywiście podejmuje wszelkie działania, starając się zabezpieczyć interes Skarbu Państwa. Nie uznała stanowiska wykonawcy, formalnie odrzuciła to stanowisko, i oczekuje dalszej realizacji tego kontraktu. Oczywiście wystosowała stosowne wezwanie do poprawy w trybach kontraktowych. Jeżeli wykonawca nie będzie tego realizował, będziemy podejmować kolejne działania zgodnie z sekwencją, która tutaj była opisana. W naszym interesie jest oczywiście jak najszybsze przywrócenie ponownej realizacji tego zadania. Jeżeli wykonawca nie powróci na plac budowy, będziemy działać zgodnie z umową, następnie oczywiście

dokonamy inwentaryzacji i jak najszybciej przystąpimy do ponownego postępowania przetargowego na realizację robót.

Jeśli chodzi o kwestię terminów, które były tutaj wspomniane, podajemy umowny termin zakończenia umowy. W niektórych sytuacjach nie możemy podać publicznie innego terminu niż ten, który wynika wprost z umowy, z uwagi na to, że mogłoby to zostać uznane przez wykonawcę za przyznanie jakichś jego roszczeń, pomimo tego, że wiemy, że realnie te kontrakty w tym czasie nie mogą się zakończyć. Tak też było w tej sytuacji. Jakakolwiek publiczna deklaracja wskazania jakiegokolwiek terminu mogła być wykorzystywana chociażby w przyszłych postępowaniach sądowych i uznana przez wykonawcę za uznanie tego terminu za taki, na który zamawiający się zgodził, skoro publicznie go zadeklarował, chociażby na spotkaniu Komisji.

Jeżeli więc nie mamy zasadnych roszczeń wykonawcy, nie widzimy pola do ich uznania, nie możemy takich terminów deklarować. Czasami są sytuacje, że mimo tego, że termin umowny jest inny, widzimy, że jest tutaj pole po stronie wykonawcy, są jakieś roszczenia, które będą uznane za zasadne. Wtedy jesteśmy w stanie wskazać inne terminy.

Jeśli chodzi o kwestie realizacji, tutaj wykonawca nie miał żadnych przeszkód do realizacji tego zadania. Miał wydaną decyzję ZRID, miał przekazany plac budowy, mógł kontynuować wszelkie prace. Wszystkie rozwiązania projektowe, o które wykonawca wносił... Wносił roszczenia... Były ujęte w jego projekcie, więc tutaj nie było żadnych przeszkód realizacyjnych. Patrzymy też ogólnie na całą sytuację wykonawcy, jaka jest. Widzimy, że Mostostal jako firma ma problemy finansowe. Jest to związane m.in. z karami umownymi naliczonymi na zupełnie innym kontrakcie, niebędącym nadzorowanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Co do kwestii zmiany decyzji RDOŚ, postanowienie RDOŚ to od strony formalnej postanowienie w ramach procedury ZRID. Jest ono niezaskarżalne. Zaskarżyć można byłoby ewentualnie samą decyzję ZRID. W żaden sposób nie leży to w interesie zamawiającego przede wszystkim dlatego, że decyzja ZRID upoważnia do realizacji zadania, co jest podstawowym celem, a po drugie, o czym już wcześniej wspomniałem, nie uznajemy roszczeń wykonawcy jako zasadnych, stąd nie było żadnych podstaw do zaskarżania decyzji ZRID.

Wynagrodzenie za wykonane prace. Oczywiście wykonawca w ramach kontraktu dostanie wynagrodzenie za wszystkie wykonane i odebrane prace. Jest to normalna procedura kontraktowa. Wszystkie roboty jeszcze wykonane rozliczymy i to będzie rozliczone.

Kwestie kosztów będziemy oczywiście szacować po przeprowadzeniu pełnej inwentaryzacji i określeniu zakresu. Widzimy, jak dzisiaj wygląda sytuacja rynkowa. Na dziś, chociażby w ostatnich ofertach na bydgoskim odcinku S10, oferty wykonawców kształtowały się nawet na poziomie 60% kosztorysu zamawiającego, stąd trudno dzisiaj mówić o kosztach. Ten szacunek będzie robiony po zakończeniu inwentaryzacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS) – spoza składu podkomisji:

To jeszcze dwie sprawy. Panie dyrektorze, gdyby pan był uprzejmy... Rozumiem, że jeżeli chodzi o stanowisko i obiekty, stoicie państwo na dwóch oddzielnych stanowiskach i macie swoje zdanie, którego już nie zmienicie, natomiast ani słowem nie odniósł się pan do drugiego problemu, czyli problemu geologii. To jest moje pytanie. Co ewentualnie z tą geologią i co jest racją?

Jeszcze jedno. Rozumiem, że dialog z wykonawcą został zakończony, teraz jest już tylko sucha korespondencja, czyli wezwanie do powrotu na budowę.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Jeżeli mogę od razu, tak, zostało skierowane wezwanie wykonawcy do powrotu na plac budowy. Jeśli chodzi o kwestie geologiczne, wykonawca dostał od nas jasną informację, że są pewne obszary, które generalna dyrekcja może uznać za odmiennie warunki fizyczne, jednak wymaga to przede wszystkim wejścia wykonawcy w teren i potwierdzenia tego w terenie nie tylko w oparciu o badania geologiczne, gdyż dobrze wiemy, że tutaj zakres może być znacząco różny. Jest to standardowa procedura generalnej dyrekcji od wielu lat. Spory odnośnie do odmienności geologicznych subklauzuli 4.12 są na każdym kontrakcie. Myślę, że nie znajdziemy kontraktu, gdzie tej różnicy nie ma, jednak jak na razie żaden z wykonawców z tego powodu nie odstąpił

od kontraktu. Jest to standard, że wchodzimy w teren, robimy przekopy kontrolne, weryfikujemy obszar i wdramy stosowne procedury kontraktowe.

Posel Rafał Weber (PiS):

A kwestie innych kontraktów na...

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Na dziś tutaj nie identyfikujemy... Oczywiście Mostostal jest na innym kontrakcie. Rzeszów-Babica. Tam też są problemy, ale jesteśmy w bieżącym kontakcie, rozmawiamy. Nawet wczoraj było dosyć duże spotkanie chociażby w temacie robót dodatkowych, które wyniknęły na tym kontrakcie w związku z wystąpieniem metanu. Mamy drugi kontrakt, który jest gdzieś podnoszony, Dukla-Barwinek. Tam też jesteśmy w stałym kontakcie z wykonawcą. Na razie deklarują pełną realizację tych robót.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Posel Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Wsluchując się w argumenty, które przedstawił teraz pan dyrektor Kwieciński, można odnieść wrażenie, że to zamawiający powinien wypowiedzieć tę umowę, i to zdecydowanie wcześniej, bo jeżeli w lutym czy w marcu umowa kontraktowa przewiduje oddanie do użytkowania dwunastopółkilometrowego odcinka drogi szybkiego ruchu w czerwcu, a zaangażowanie jest na poziomie 7%, to przecież wiadomo, że ta droga nie zostanie zakończona, wiadomo, że to opóźnienie będzie gigantyczne, że będzie sięgało co najmniej dwóch lat.

Uznając tę argumentację, można teraz odwrócić pytanie i zapytać, czy zamawiający nie był opieszalszy, jeżeli chodzi o realizację swoich obowiązków i uprawnień wynikających z kontraktu, bo nie dopilnował tego, żeby to, co w kontrakcie było zapisane, czyli oddanie drogi do użytkowania w czerwcu 2026 r., było zakończone. Ja tej argumentacji nie przyjmuję.

Szanowni państwo, powtarzam, w marcu nic się nie działo. W marcu nie było żadnego ruchu ani ze strony zamawiającego, ani ze strony wykonawcy, tzn. ruch ze strony wykonawcy pewnie był, była próba dojścia do kompromisu, tak jak to się działo na innych kontraktach aneksowania tej umowy. To zawsze jest kwestia porozumienia, zawsze jest kwestia kompromisu, czy to na kwotę wnioskowaną – tutaj 550 mln zł – czy to na kwotę inną. Tak do tej pory tego typu sytuacje się rozwiązywało. Powtarzam, nie było sytuacji, w której wykonawca rzuciłby papierami. Jeżeli pan minister Stanisław posilkuje się przykładem Energopolu, to wiemy, że Energopol w tamtym okresie miał potężne problemy finansowe. To była firma, która...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To jest podobna sytuacja.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Tak.

Posel Rafał Weber (PiS):

Mostostal Warszawa realizował inne kontrakty dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i wszystko było w porządku, a przynajmniej na tyle w porządku, że te kontrakty po prostu kończył. Te drogi są, nie wał się, można po nich jeździć, chyba nie ma większych uwag, natomiast nie jest w takiej sytuacji, w jakiej był Energopol, nie tylko na kontrakcie na S3, ale również na kontraktach samorządowych, bo to, co zrobił Energopol, to była sytuacja, która wystąpiła bodajże na kilkunastu – przynajmniej tych mi znanych – kontraktach łącznie. GDDKiA miała chyba tylko jeden, jeżeli chodzi o taki ruch tej firmy wykonawczej, tak że to nie są właściwe porównania. To jest zupełnie inna sytuacja. Jednak Mostostal ma dużo stabilniejszą sytuację. Nie mówię, że teraz nie ma problemów, bo wiadomo, że ta sytuacja jest zmienna. Kwestie związane z kolejną waloryzacją cały czas są oczekiwane przez wykonawców.

Potrąfiliśmy podejmować szybkie decyzje w roku 2022 i 2023. Uznawaliśmy, że ta sytuacja po wybuchu wojny jednak się zmieniła i żeby inwestycje dobiegły końca bez większych problemów, należy kontrakty zwaloryzować, należy po prostu zwiększyć pulę środków

finansowych – czy to w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych”, czy to w ramach „Programu budowy 100 obwodnic” – i dwukrotnie do tego doprowadziliśmy. Powtarzam, dwukrotnie do tego doprowadziliśmy mimo potężnych zawirowań, w trakcie pandemii COVID-19. To kwestia ceny stali czy dostępności do stali i później kwestia wybuchu wojny na Ukrainie i związanej z tym inflacji 18%. Potrafiliśmy utrzymać w ryzach wszystkie kontrakty, które wtedy były w fazie prac budowlanych. Powtórzę, te drogi są, one służą, kierowcy po nich jeżdżą. Tutaj się to nie udało.

Panie ministrze, mówi pan, że rozmawialiście państwo z Mostostalem Warszawa w ostatnich dniach. Jaki jest werbalny przekaz? Rozumiem, że tam kwestie związane z wysłaniem pism to są sprawy formalne i oczywiście wynikające z umów i z przepisów, chociażby z Kodeksu cywilnego, ale jaki jest werbalny przekaz, jeżeli chodzi o ten odcinek? Czy deklarują oni powrót bez jakiegokolwiek ruchu zamawiającego, czy jeżeli nie będzie tego ruchu – a słyszymy, że nie będzie tego ruchu – to nie wracają? Jeżeli nie wracają, to trzeba tę inwentaryzację realizować już w tej chwili. Trzeba wiedzieć, co tam jest, trzeba przygotować postępowanie przetargowe, środki finansowe. Jeszcze raz o to zapytam: 1 mld zł czy więcej? Bardzo ważne jest, z jakiego pułapu wystartuje zamawiający. Co deklaruje Mostostal Warszawa? Deklaruje powrót czy jednak definitywnie przesądza, że skoro odstąpili i nie będzie tutaj woli kompromisu, to na tę budowę nie wracają?

Kolejne pytanie jest o roszczenia na innym odcinku, bo z doniesień medialnych wynika, że firma złożyła roszczenia w wysokości chyba ponad 400 mln zł na odcinek Rzeszów Południe–Babica. Jak tam te negocjacje przebiegają? Czy te roszczenia zostały uznane, czy nie zostały uznane, czy jesteście w dialogu? Kiedy można spodziewać się zakończenia dialogu? Tamten odcinek, co nie jest tajemnicą poliszynela, też wisi w powietrzu. Tam ta sytuacja też jest niełatwa.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Proszę państwa, szanowni państwo, nie wiem, czy dotarła do państwa ta informacja, dzisiaj rano mówiłem o niej o godzinie 9.00 na kongresie ZOPI, projektantów, inżynierów budownictwa, drogownictwa, firm wykonawczych. Pan minister Dariusz Klimczak podjął decyzję o waloryzacji w sektorze wykonawstwa, również projektowania i nadzoru dróg, i będziemy tę waloryzację przeprowadzać w najbliższym czasie. Trwały analizy. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przygotowała analizy poszczególnych kontraktów. Mamy ponad 50 kontraktów, które wskazują na potrzebę waloryzacji. Ta waloryzacja będzie przez rząd i przez ministerstwo realizowana. Co do szczegółów technicznych związanych z tym odcinkiem, jeszcze raz poproszę pana dyrektora, żeby odniósł się do pytań szczegółowych.

Tak, spotkałem się z prezesami firmy Mostostal Warszawa. Rozmawialiśmy na temat realizacji przez nich tego odcinka, odcinka z tunelem. Tam jest zupełnie inna sytuacja. Tam rzeczywiście istotny jest wskaźnik waloryzacyjny związany z opóźnieniem przez pojawienie się metanu i opóźnieniem pewnych elementów trasy o dwa lata. Ten czynnik waloryzacyjny jest kluczowy, jeśli chodzi o ten odcinek. Myślę, że jeżeli doprowadzimy do realizacji waloryzacji, to w ten sposób te tematy zostaną wyjaśnione.

Na odcinku, o który państwo pytacie, gdzie zaangażowanie było ok. dziesięcioprocentowe, roszczenia są natomiast zupełnie innej natury, tak jak wspomniałem. Poproszę pana dyrektora, żeby odniósł się jeszcze do tych pytań.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Odniosę się do kwestii wypowiedzenia po stronie zamawiającego. Zamawiający musi mieć podstawy formalnoprawne. Po pierwsze, chcieliśmy zwrócić uwagę, że do 30 marca na tym kontrakcie trwał okres zimowy. Z uwagi na to, że – można powiedzieć – jesteśmy w terenie górskim, na terenie Bieszczad, te kontrakty mają dużo dłuższy okres zimowy, więc zamawiający nie miał żadnych podstaw do odstępowania przed tą datą. Po drugie, tak jak powiedziałem wcześniej, był jeszcze szereg roszczeń, które były rozpatrywane w kontekście terminów. Tak jak mówię, nie możemy mówić tutaj o datach, bo mogłoby to zostać potraktowane przez wykonawcę jako uznanie daty, ale były też roszczenia, które rokowały, że ten termin zostanie przedłużony. Wykonawca rozpoczął roboty, więc po stronie zamawiającego nie było podstaw do wypowiedzenia.

Nie uznajemy podstaw, które wskazał wykonawca. Dla nas nie stanowią one podstawy do odstąpienia od umowy.

Jeśli chodzi o samą sytuację finansową Mostostalu, według informacji, które udało nam się zebrać w międzyczasie, nie jest ona kolorowa. Na dzień 28 – teraz już zostało to przeniesione – było zwołane walne zgromadzenie akcjonariuszy spółki, na którym miała zapadać decyzja o dalszym istnieniu tej spółki, więc sytuacja nie jest tak kolorowa, jak mogłoby to wyglądać. Jeśli chodzi o kontrakt, po pierwsze, ten kontrakt był już ofertowany po agresji zbrojnej Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, stąd nie miał podstaw do zmiany żadnych kwestii waloryzacyjnych i – tak jak pan minister powiedział – waloryzacja w ogóle nie była przedmiotem dyskusji pomiędzy nami a wykonawcą, tylko kwestia zakresu zobowiązania wynikającego z umowy.

Jeśli chodzi o kontrakt Rzeszów–Babica, jesteśmy w stałym dialogu z wykonawcą. Tam występują roboty dodatkowe. Jesteśmy w trakcie negocjacji. Myślę, że na tym w tym momencie powinniśmy zakończyć z uwagi na trwające negocjacje kwestii finansowych w dalszej realizacji tego zadania w obszarach, w których wystąpiły roboty dodatkowe bądź zamienne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę, pani poseł.

Poseł Ewa Leniart (PiS) – spoza składu podkomisji:

Chciałabym dopytać o szczegóły, jeżeli chodzi o kontrakt, o którym rozmawiamy. Rozumiem, że był wydany ZRID, była decyzja środowiskowa, która była prawomocna. W związku z tym narracja, która jest podnoszona przez wykonawcę, mówiąca o tym, że w wyniku postanowienia RDOŚ doszło do wydłużenia obiektów infrastruktury technicznej o 700 m... Rozumiem, że państwo akceptowaliście tę zmianę, bo wykonawca oparł swoje roszczenia związane ze wzrostem kontraktu na tym, że pojawiły się nowe oczekiwania ze strony RDOŚ. Proszę więc o informację, czy państwo uznaliście, że dodatkowe warunki nałożone przez RDOŚ są zasadne. Z doniesień medialnych wynika, że chodzi tu o estakadę i mosty i jest to nawet 700 m dodatkowej infrastruktury, która nie była ujęta w pierwotnym kontrakcie. Czy rzeczywiście tak jest?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Szanowni państwo, czy są jeszcze jakieś pytania?

Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, mam pytanie. Już nie chcę wchodzić w spory związane z odstąpieniem i z tym, czy w październiku poprzedniego roku była szansa na dokończenie tego kontraktu do czerwca tego roku, czy nie. To już zostawmy. Myślę, że każdy potrafi wyciągnąć wnioski.

Nowy wątek jest natomiast związany z waloryzacją kontraktów. Panie ministrze, to jest coś, czego branża oczekuje już od ponad roku. Rozumiem, że jest zgoda Ministerstwa Finansów na to, żeby zwiększyć o ten limit waloryzacyjny „Rządowy program budowy dróg krajowych” oraz „Program budowy 100 obwodnic”. Rozumiem, że to w ramach uzgodnień międzyresortowych zapadło, skoro pan to dzisiaj zakomunikował.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Dobrze. Szanowni państwo, to już ostatnia runda.

Bardzo proszę pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja krótko. Oczywiście sprawa była konsultowana z Ministerstwem Finansów. Jeśli chodzi o waloryzację, są zapewnione środki na ten cel.

Oddaję głos panu dyrektorowi Kwiecińskiemu.

Poseł Rafał Weber (PiS):

A będzie zwiększony limit na programach?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeszcze raz?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Czy limit programów będzie zwiększony o kwotę własną waloryzacji tych kontraktów?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Będziemy zwiększać limity w ramach indywidualnych kontraktów według analizy, którą przeprowadziła generalna dyrekcja. Każdy kontrakt jest sprawdzany osobno, dlatego że są inne parametry dla różnych kontraktów. Na pewno więc wskaźniki te będą różne, wynikające z faktycznego wzrostu kosztów związanych z wybuchem wojny na Ukrainie. Do tej pory były to limity stałe – 10%, 15% – a w tej chwili już jesteśmy po analizie każdego kontraktu. Na jednych kontraktach będzie to limit maksymalny, na innych będą to inne limity. Nie chciałbym wchodzić w szczegóły, bo one wynikają ze szczegółowych tematów indywidualnie dla każdego kontraktu.

Posel Rafał Weber (PiS):

O te szczegóły nie pytałem. Pytałem, czy będzie zwiększona kwota programów: „Rządowego programu budowy dróg krajowych” i Programu budowy 100 obwodnic”.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie, będziemy to realizować w ramach programu, który mamy, i w ramach funduszu, który mamy w Krajowym Funduszu Drogowym.

Posel Rafał Weber (PiS):

Czyli będziecie przekładać z jakichś innych inwestycji, które tam są zawarte, a które teraz nie są w fazie prac budowlanych. Nie ma innego sposobu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie, nie będziemy rezygnować z żadnych inwestycji.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ale przekładać...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie pośle...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie będziemy przekładać z żadnych inwestycji.

Posel Rafał Weber (PiS):

To skąd pieniądze?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wszystkie inwestycje, które są zapisane, będą realizowane. Niektóre inwestycje, co pan doskonale wie, są realizowane z różnymi poślizgami związanymi z wydawaniem decyzji środowiskowej czy z decyzją ZRID i środki te będą wydatkowane w ramach tego funduszu. Nie będzie negatywnego wpływu na żaden z kontraktów, który jest realizowany albo jest w przygotowaniu. Jeżeli są opóźnienia naturalne, a doskonale wiemy i państwo doskonale o tym wiecie, że to jest naturalny proces inwestycyjny, przygotowania inwestycji i realizacji, jak choćby w tym przypadku, który się przesuwają... Pyta pan o terminy. Prosty przykład: firma Mostostal z opóźnieniem wystąpiła o decyzję ZRID. Choćby to jest po stronie wykonawcy. Mamy przykład tego, dlaczego mamy poślizg czasowy.

Bardzo proszę, jeśli można, pan dyrektor Kwieciński.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Tak jak pan minister powiedział, kwestia nowego czasu na ukończenie była przedmiotem analizy roszczeń wykonawcy i chociażby kwestii opóźnień, które były po stronie wykonawcy. Na każdym kontrakcie musi to być szczegółowo przeanalizowane, musi być zbadana ścieżka krytyczna i wpływ poszczególnych zdarzeń na możliwość ustalenia czasu na ukończenie. Nie jest tak, że akceptujemy to, co wskaże wykonawca. Każdorazowo jest to bardzo szczegółowo analizowane i przyznawany jest tylko ten czas, który jest należny wykonawcy i nie wynika z opóźnień leżących po jego stronie.

W kwestii tego, o co pytała pani poseł, czyli obiektów, tak jak powiedzieliśmy, nasze stanowisko i stanowisko wykonawcy są różne. Zamawiający stoi na stanowisku, że wymagania, które pojawiły się w postanowieniu RDOŚ, nie były czymś więcej niż to, co było opisane w warunkach kontraktu. Wykonawca stoi na odmiennym stanowisku, uważa, że tutaj mógł zoptymalizować pewne obiekty i je poskracać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję.

Pani poseł, króciutko już, bo obiecałem, że to ostatnia runda, a robi się taki ping-pong. Proszę króciutko i będziemy już dążyli do końca.

Poseł Ewa Leniart (PiS) – spoza składu podkomisji:

Oczywiście. Pozwolę sobie to skomentować w taki sposób, panie ministrze, że za rządów pierwszego Tuska było tak, że decyzje środowiskowe – na przykład na odcinki wcześniejsze z S19 – były wydawane po 12 lat. Rozumiem, że wchodzimy do tej samej praktyki, że w sumie wszyscy realizują procesy inwestycyjne, tyle tylko, że decyzje, które poprzedzają realizację inwestycji w terenie, trwają odpowiednio długo, dając naturalnie czas na to, aby, cóż, nie zrealizować, a mówić, że realizujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Pani ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, proszę zapytać pani kolegę, posła Webera, ile trwało i czy z dobrym efektem ukończył wschodnią obwodnicę Warszawy.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale wy zaczynacie od zera, zamiast kontynuować ten proces, który faktycznie był bardzo trudny – gdzie niektóre decyzje regionalnego dyrektora ochrony środowiska w Warszawie zostały niepotrzebnie podjęte – cofacie się i zaczynacie od zera. Stanisław...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie, po prostu chcemy to skutecznie zrealizować, a nie brnąć w procesy sądowe, również z mieszkańcami. Chcemy zastosować wariant tunelowy, żeby rozwiązać problem.

Pani poseł, to nie jest temat polityczny. To jest temat merytoryczny, który jest związany z różnymi ewidentnymi uwarunkowaniami, również przyrodniczymi, które są kłopotem.

Panie pośle Weber, co zdarzyło się przez osiem lat na S7 Kraków–Myślenice? Co się zdarzyło, że narysowaliście tyle wariantów i przez osiem lat nie potrafiliście ich dokończyć? W tym czasie zabudowało się całe południe Krakowa. Program inwestycyjny został podpisany przez ministra Adamczyka w marcu 2023 r., na koniec kadencji. Pół roku wcześniej...

Poseł Rafał Weber (PiS):

To jakie osiem lat?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ale wcześniej robiliście takie analizy i tak przyspieszaliście pracę, że przez osiem lat nie udało się nic zrobić. To jest problem. Jak to mówią, uderz w stół... To jest temat, który jest przy każdej inwestycji. Lepiej lub gorzej jest uwidoczniiony, są różne problemy, natomiast tutaj generalna dyrekcja i my ewidentnie stoimy na stanowisku, że roszczenia wykonawcy są niezasadne. Często dochodzimy z różnymi wykonawcami do porozumienia, podpisywane są roboty dodatkowe, rozwiązywane są problemy, ale akurat tutaj jest jasno postawiona sprawa, na którą nie możemy się zgodzić. Dlaczego? Dlatego że musimy dbać o finanse publiczne. Nie możemy wydatkować środków, jeżeli nie ma do tego podstawy. Chcemy rozwiązać problem. Jeżeli druga strona będzie do tego gotowa według dokumentów, które mamy, oni powinni to zrobić, bo powinni uwzględnić zalecenia dyrektora regionalnego RDOŚ. Oni tego nie uznają, więc pewnie skończy się to w sądzie. Taka jest prawda i takie jest prawo. Jako generalna dyrekcja nie możemy pozwolić na swobodę interpretowania prawa i wydatkowania środków niezgodnie z prawem. Musimy to robić zgodnie z przepisami.

Poseł Rafał Weber (PiS):

A wcześniej jak było robione?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo serdecznie dziękuję państwu za dyskusję. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie.