

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 5)
z dnia 11 lipca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 5)

11 lipca 2024 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 budowy nowego śladu DK9 na odcinku od projektowanego węzła drogi ekspresowej S12 w miejscowości Skaryszew do ul. Wojska Polskiego w Radomiu;
- informacja na temat stanu przygotowań do realizacji drogi ekspresowej S12 na odcinku od granicy województw: mazowieckiego i łódzkiego do granicy województw: mazowieckiego i lubelskiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Ziętał** główny specjalista w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Bartłomiej Ratyński** zastępca dyrektora do spraw inwestycji w oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie oraz **Rafał Górski** dyrektor Departamentu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Radomiu wraz ze współpracownikiem.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądz** – 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.

Bardzo proszę panie i panów posłów o zajęcie miejsc.

Witam serdecznie panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Cieszę się, że jest z nami również pan poseł Konrad Frysztak, który był inicjatorem tego posiedzenia.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat budowy nowego śladu DK9 na odcinku od projektowanego węzła drogi ekspresowej S12 w miejscowości Skaryszew do ul. Wojska Polskiego w Radomiu oraz informacja na temat stanu przygotowań do realizacji drogi ekspresowej S12 na odcinku od granicy województw mazowieckiego i łódzkiego do granicy województw mazowieckiego i lubelskiego. Punkt pierwszy i drugi przedstawiają minister infrastruktury oraz generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proponuję, aby oba punkty porządku dziennego realizować łącznie. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie widzę.

Proszę pana ministra oraz pana dyrektora o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, wielce szanowna podkomisjo, szanowni państwo, jestem tu co prawda w nowej roli, bo nie są to drogi startowe. Jednak dzisiaj w zastępstwie nieobecnego jeszcze ministra od dróg chciałbym, żeby pani dyrektor Agnieszka Krupa przedstawiła szczegółowo stan zaawansowania prac związanych z drogą S12. Jestem przekonany, że jesteśmy gotowi do odpowiedzi na wszystkie pytania, które padną dzisiaj na tym posiedzeniu. Chyba nie trzeba wiele mówić o tym, że budowa sieci dróg ekspresowych czy autostrad jest działaniem, które wspierały wszystkie rządy po kolei. W związku z tym myślę, że jest bardzo wielu ojców sukcesu nowej sieci dróg. Natomiast połączenie głównych miast sprawną siecią dróg ekspresowych to priorytet wszystkich kolejnych rządów. Myślę, że te prace będą trwały.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to przekazałbym w tej sprawie głos pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Oczywiście. Dziękuję, panie ministrze.

Proszę panią dyrektor o zabranie głosu.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że zaczynamy zgodnie z planem, który został przedstawiony. Pierwszy punkt dotyczy DK9.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę o omówienie dwóch punktów. Kolejność ich omówienia zależy jednak oczywiście od pani dyrektora.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Oczywiście. W takim razie zaczniemy zgodnie z państwa harmonogramem.

Droga krajowa nr 9 funkcjonuje w krajowej sieci drogowej jako droga ruchu przyspieszonego GP. Nie jest to droga ekspresowa. W związku tym nie jest ona objęta rządowym programem budowy dróg krajowych. Na tej drodze są wykonywane działania inwestycyjne w zakresie przebudowy i rozbudowy. Tam, gdzie jest to niezbędne, budujemy obwodnice miejscowości. Jedną z miejscowości, które będą miały obwodnice na drodze krajowej nr 9 w okolicach Radomia, jest miejscowość Skaryszew. Ta obwodnica została ujęta w programie budowy 100 obwodnic. Projekt ma zabezpieczone środki finansowe i znajduje się na etapie końcowych prac przygotowawczych. Dla inwestycji w 2022 r. została już uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. W tym momencie przygotowujemy się do ogłoszenia przetargu na realizację obwodnicy. Planujemy, że budowa obwodnicy zakończy się w 2028 r.

Budowa obwodnicy, w połączeniu z projektowaną drogą ekspresową S12 oraz wybudowaną już drogą ekspresową S7 w okolicach Radomia, pozwoli nam na wdrożenie docelowego kompleksowego układu sieci dróg krajowych w tym regionie. Zgodnie z zasadami kształtowania sieci dróg krajowych podejmujemy w całej Polsce konsekwentne działania, aby wyprowadzić ruch ciężki z miejscowości, w szczególności tych dużych. Chodzi o to, aby tranzyt kanalizował się w miarę możliwości na drogach ekspresowych i autostradach oraz na drogach krajowych klasy GP. W okolicach Radomia takim układem jest właśnie droga ekspresowa S7, planowana i projektowana droga ekspresowa S12 oraz droga krajowa nr 9. Wszystkie te drogi docelowo będą miały swój przebieg poza granicami miasta Radomia. Droga ekspresowa S12 spowoduje, że swoją dotychczasową kategorię straci droga krajowa nr 12. Do drogi ekspresowej S12 zostanie dołączony docelowy układ drogi krajowej nr 9. Zatem droga krajowa nr 9 skończy swój bieg na węźle na drodze ekspresowej S12. Właśnie w celu poprawy skomunikowania najbliższej miejscowości, która będzie położona poniżej S12, budujemy obwodnicę Skaryszewa. Obwodnica Skaryszewa przy budowie drogi ekspresowej S12 zostanie połączona z projektowanym węzłem. To zapewni nam spójność sieci dróg krajowych.

Odchodzące od tego węzła czy każdego innego węzła budowanego w tej okolicy dalsze odcinki, które są postulowane i planowane, będą już przynależać do sieci dróg

lokalnych. Te inwestycje będzie realizował bądź modernizował właściwy samorząd. W celu ewentualnego wsparcia jednostek samorządu terytorialnego mamy oczywiście dostępne mechanizmy finansowania takich dróg. W przypadku dróg samorządowych najbardziej popularnym mechanizmem jest Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg w zakresie dróg gminnych i powiatowych. Corocznie wojewodowie ogłaszają nabory. Jeżeli dane jednostki będą przewidywać takie potrzeby, to zachęcamy do składania wniosków o dofinansowanie budowy lub przebudowy sieci dróg lokalnych. Nabór odbywał się co roku, w tym roku również. Niebawem ruszy nabór na kolejny rok, czyli na rok 2025.

Jeśli chodzi o zakres sieci dróg krajowych, to nie przewidujemy oczywiście pozostawiania dróg krajowych w miastach, w tym w mieście Radomiu. Z tego też powodu kończymy drogę krajową na węźle na S12. Jeżeli natomiast chodzi o drogę ekspresową S12, to odcinek, który będzie państwa z pewnością najbardziej interesował, czyli odcinek w okolicach Radomia, był w ostatnich latach przedmiotem burzliwych dyskusji. Dyskusje te toczyły się na poziomie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jednostek samorządu terytorialnego czy spotkań w parlamencie. Dyskusje zakończyły się złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. W tym momencie jesteśmy na etapie uzyskiwania tej decyzji. Mamy nadzieję, że do końca tego roku zostanie uzyskana decyzja środowiskowa dla S12.

W zależności od tego, czy będą odwołania od tej decyzji i kiedy ta decyzja stanie się decyzją ostateczną, będą uzależnione dalsze kroki i dalsze możliwości. Natomiast biorąc pod uwagę przewidywania i ekstrapolując średnie czasy przygotowywania i realizacji podobnych inwestycji, zakładam, że ten odcinek powinien zostać zakończony w okolicach 2031 r. Uwzględniam przy tym oczywiście czas, który będzie niezbędny, aby ta decyzja stała się ostateczna. Musimy zakładać, że wpłyną odwołania od tej decyzji. Nie możemy natomiast działać na podstawie decyzji, która nie pozwala nam skutecznie prowadzić dalszych prac. Data, o której powiedziałam, to data przewidywana już po uwzględnieniu ryzyka związanego ze średnim przewidywanym czasem na uzyskanie ostateczności przez decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jeżeli chodzi o odcinek na zachód od Radomia, to praca nad nim jest już bardziej zaawansowana. On posiada już decyzję środowiskową. Podpisujemy już systematycznie umowy. Ten odcinek jest podzielony na trzy odcinki realizacyjne. Odcinek od okolic Radomia do kolejnej granicy w kierunku wschodnim najprawdopodobniej podzielimy na cztery odcinki realizacyjne. To jednak będzie ostatecznie uzależnione od kształtu i warunków decyzji środowiskowej. Natomiast odcinek zachodni, na który mamy już decyzję środowiskową, podzieliliśmy na trzy odcinki realizacyjne. Dwa są na etapie zaawansowanym, ponieważ jest na nie podpisana umowa albo za chwilę zostanie podpisana umowa na kolejne odcinki.

Natomiast jeśli chodzi o ten trzeci odcinek, który jest położony bezpośrednio przy Radomiu i dochodzi do drogi ekspresowej S7, to jego realizacja musi zostać skorelowana z odcinkiem Radom–granica województwa lubelskiego. Chodzi o to, aby zapewnić spójność komunikacyjną i żeby była możliwość poruszania się w pełnych relacjach węzłowych. Z tym odcinkiem musimy troszkę poczekać na uzyskanie decyzji środowiskowej dla odcinka Radom–granica województwa lubelskiego.

Oczywiście jesteśmy dostępni dla państwa w przypadku szczegółowych pytań. Jest z nami również oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeżeli więc będą pytania i szczegółowe dyskusje na etapie analizy wielowariantowej, to oczywiście również służymy pomocą.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor.

Otwieram dyskusję. Na początku chciałbym oddać głos parlamentarzystom. Następnie zaprosimy do głosu gości.

Proszę bardzo, pani pośle.

Posel Lucjan Marek Pietrzych (KO):

Mam pytanie. Jestem żywo zainteresowany drogą krajową nr 9. Gwoli wyjaśnienia, ta droga otwiera drogę z drugiego miasta województwa świętokrzyskiego, Ostrowca Świętokrzyskiego, na Warszawę. Odcinek skaryszewski jest super. Mam jednak pytanie, czy są już plany dotyczące modernizacji tej drogi na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski–Skaryszew, ze szczególnym uwzględnieniem... Tam jest obejście Kunowa, a na terenie województwa mazowieckiego, niedaleko Radomia, jest obejście Ilży, prawda? Czy można coś powiedzieć na ten temat? Czy można poprosić o to, żeby dostać te informacje na piśmie? Chodzi mi głównie o odcinek świętokrzyski. Bardzo się cieszę, że rusza Skaryszew. Oczywiście zdecydowanie wspieram w tym temacie pana posła Frysztaka.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Teraz o możliwość zabrania głosu poprosił pan poseł Konrad Frysztak, który jest inicjatorem dzisiejszego posiedzenia.

Posel Konrad Frysztak (KO) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Na wstępie dziękuję za tak sprawne zorganizowanie posiedzenia tej podkomisji. Witam również zaproszonych gości z Radomia. Witam pana dyrektora Departamentu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Radomiu, pana Rafała Górskiego. Witam również pana dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Radomiu, pana Rafała Adamczyka, z którym przez wiele lat zabiegaliśmy o wyznaczenie tego przebiegu. Niezmiernie cieszę się z faktu, że na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji ze strony ministerstwa jest pan minister Maciej Lasek. To w sposób naturalny wiąże się bowiem z drogą startową lotniska w Radomiu.

Szanowni państwo, tematy, które pozwoliliśmy sobie państwu przedłożyć, są w jasny sposób związane z funkcjonowaniem lotniska w Radomiu. Szczególnie jest z tym związany punkt pierwszy dzisiejszego porządku obrad, czyli ten dotyczący nowego śladu drogi krajowej nr 9. Nie jest to niczym obcym. Wielokrotnie rozmawialiśmy o tym przed laty w Ministerstwie Infrastruktury przy okazji rozpoczynającej się wtedy inwestycji zmierzającej do budowy nowego portu lotniczego w Radomiu.

Droga krajowa nr 9 jest uregulowana w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom”. Ona ma być alternatywnym wlotem dla ulicy Słowackiego, która w tej chwili przejmuję ruch ciężki z drogi krajowej nr 9. O ile rozumiem, o czym od lat mówi pani dyrektor, o tyle od lat nie mogę się z tym zgodzić. Pani dyrektor mówi, że ruch tranzytowy ma być wyniesiony poza Radom przez trasę S7 i S12. Stary wlot, czyli stara trasa S7, ul. Warszawska, i droga krajowa nr 9, czyli ul. Słowackiego, będą przyjmować ruch ciężki. Będzie się tak działo z prostego powodu – jest to najkrótsza droga do Rzeszowa. Nie ma innej możliwości. Żaden kierowca nie nadkłada kilkudziesięciu kilometrów tylko po to, żeby jechać ekspresówkami.

Dodatkowo nowy wlot drogi krajowej nr 9, czyli równoległej drogi alternatywnej dla ul. Słowackiego postulowanej przez prezydenta miasta Radomia, w którego imieniu występowałem przez lata, jest uregulowany i wyznaczony jako droga dojazdowa do lotniska prosto z węzła na trasie S12. To będzie najkrótsza droga z trasy S12, aby dojechać do parkingów zlokalizowanych na terenie lotniska Warszawa–Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 r. Stąd właśnie tak ważne jest, byśmy wspólnie...

Poprzednie rządy oczywiście widziały tę potrzebę, ale Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie chciała zawrzeć porozumienia z władzami miasta Radomia, aby wyznaczyć STEŚ dla tej drogi. Jasne jest, że przepisy polskiego prawa stanowią, że w mieście na prawach powiatu za inwestycję i jej przygotowanie odpowiada prezydent. Jednak za odcinek leżący poza granicami miasta na prawach powiatu, czyli poza granicami Radomia, za te inwestycje musi odpowiadać GDDKiA. Jest więc potrzeba zawarcia porozumienia między władzami miasta Radomia, reprezentowanymi dziś na tej sali przez pana dyrektora Górskiego, a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w celu pozyskania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego

dla tej drogi, która pewnie mogłaby zostać wybudowana i oddania do użytku wspólnie z drogą S12 w 2031 r.

Zwracam uwagę, że węzeł, który państwo projektują, według wszystkich dostępnych publicznie dokumentów jest przesunięty względem ul. Słowackiego. To już pokazuje, że zachodzi potrzeba, aby wyznaczyć nowy przebieg. Nawiązują państwo do planów strategicznych miasta. W tej chwili za tymi planami nie stoją żadne dyskusje odnośnie do samej inwestycji. Musimy dziś zacząć tę inwestycję, aby w 2031 r. droga była spójna z trasą S12.

Teraz drugi punkt, który jest mocno związany z funkcjonowaniem lotniska i sieci dróg publicznych na terenie naszego kraju w okolicach Radomia. Na ten temat mają państwo w ministerstwie i GDDKiA mnóstwo dokumentów i wystąpień, również tych sygnowanych przed laty moim podpisem. Chodzi o to, by wyznaczyć drogę krajową, która po oddaniu do użytku obwodnicy Radomia w przebiegu trasy S7, straciła swoją kategorię. Chodzi o drogę krajową nr 7 od węzła Radom Północ w Jedlance. Chciałbym podziękować pracownikom GDDKiA, bo przed laty udało się zdjąć te nieszczęsne żółte tablice wskazujące, że jest to rozwiązanie tylko tymczasowe. Udało się usankcjonować zjazd na lotnisko w Radomiu poprzez prawidłowe oznakowanie węzła Radom Północ. Cały ruch od Warszawy na lotnisko i tak będzie wjeżdżał starą drogą krajową, dziś zdeklasyfikowaną. Kolejny raz powtórzę więc nasz postulat – należy wyznaczyć drogę krajową nr 9 na węźle Radom Północ. Chodzi o to, aby ona łączyła się z trasą S12 na wybudowanym w przyszłości, a projektowanym w tej chwili węźle z trasą S12 w miejscowości Skaryszew, a de facto Maków lub Makowiec. To będzie tam, na terenie gminy Skaryszew. To jest bardzo ważne.

Powtórzę raz jeszcze, że cieszy mnie obecność pana ministra Laska. Wiem, że leży mu na sercu dobro lotniska w Radomiu. Wspólnie dużo pracujemy nad tym, aby to lotnisko w końcu zaczęło funkcjonować na normalnych zasadach. Jednak bez prawidłowego oznakowania i wybudowania niezbędnych dróg to lotnisko nie będzie miało szansy się rozwijać.

Pozostawię już temat ruchu tranzytowego i ruchu ciężkiego, ale nikt z Warszawy, jadąc samochodem osobowym na lotnisko w Radomiu, nie pojedzie tak, jak mówi pani dyrektor. Nikt nie pojedzie trasą S7 do węzła Radom Południe, projektowaną i przewidzianą do wybudowania w roku 2031 r. trasą S12 do węzła.... Potem będzie musiał cofnąć się do starej drogi, obecnej drogi krajowej, czyli ul. Słowackiego. To jest oczywiście niezbędna droga. Ruch z okolic Łodzi czy Lublina będzie wjeżdżał przez ten węzeł. Jednak z perspektywy ruchu z Warszawy potrzebne jest nam wytrasowanie drogi krajowej nr 9. Na terenie miasta Radomia i tak nie interesuje państwa ta droga pod względem inwestycyjnym czy utrzymaniowym. To spoczywa na nas, na podatnikach Radomia. To jest wyłącznie zapis, ale prawidłowe oznakowanie niesie ze sobą konsekwencję w oznakowaniu w mapach czy aplikacjach drogowych. Stąd też wynika ten postulat.

Jeśli państwo pozwolą, to mam pytanie do pana ministra i do pani dyrektor. Po pierwsze – kiedy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie gotowa zawrzeć porozumienie z prezydentem miasta Radomia dotyczące finansowania i przygotowania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla nowego wlotu drogi krajowej nr 9 od węzła Radom na terenie gminy Skaryszew do ul. Wojska Polskiego? Drugie pytanie – kiedy ministerstwo przygotowuje rozporządzenie, o które zabiegamy od wielu lat? Chodzi o to, aby droga krajowa nr 9 zaczynała się na węźle Radom Północ, a kończyła na rondzie Matki Boskiej Fatimskiej, czyli tam, gdzie jest droga krajowa nr 12.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, pani poseł Kołodziejczak.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie ministrze, szanowni państwo, pani dyrektor wspomniała o drogach lokalnych i o dofinansowaniu. Rozumiem, że ten program będzie kontynuowany. Po ośmioletnim doświadczeniu fatalnego dysponowania pieniędzmi po znajomości, a nie w oparciu o kryteria, chciałabym jednak zapytać, czy będą wprowadzone kryteria oceny. Powrócę do tzw. schetynówek, gdzie były określone warunki, które trzeba było spełnić przy składaniu dokumentacji do dofinansowania. Można było się ewentualnie odwołać od takiej decyzji. Natomiast przez poprzednie osiem lat po prostu rozdawano pieniądze zgodnie z uznaniem wojewodów. W związku z powyższym w ogóle nie było wtedy żadnych kryteriów. Bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani poseł.

Pan poseł Suski.

Posel Marek Suski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dzień dobry, witam serdecznie.

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, cieszę się, że debatujemy nad przebiegiem drogi S12 do granic województwa lubelskiego i o przejściu koło Radomia. Jest też z nami pan poseł Kosztowniak, który jest przewodniczącym zespołu ds. budowy drogi S12. Od wielu lat o to zabiegamy. Realizacja tej drogi została przyspieszona. Natomiast rzeczywiście ta propozycja, żeby do lotniska dojeżdżać okrężnie, dokładając dwadzieścia parę kilometrów, a nie jechać starym odcinkiem drogi S7, która przechodzi przez miasto, jest po prostu nie do przyjęcia.

Natomiast wielka szkoda, że kiedy prezydent Radomia otrzymał od rządu pieniądze na remont starej S7, nie wykonał tego zadania. Zrezygnował z tej inwestycji, nie skorzystał z pieniędzy. Złożył wniosek o przesunięcie środków na ul. Wolanowską, która też jest obecnym śladem S12. Rzeczywiście jest ona mocno uszkodzona, ale z punktu widzenia dojazdu do lotniska z Warszawy, kluczowy jest stary odcinek S7. Myślę, że warto by było wrócić do tego finansowania. Droga krajowa nr 9 mogłaby przechodzić tym szlakiem, ale mogłaby też iść nowym śladem, łącząc z tyłu za lotniskiem drogę ze Skaryszewa z nową obwodnicą Radomia. Wtedy byłby tam możliwy bardzo bliski zjazd na lotnisko przy obecnej S12. Chodzi więc o tego rodzaju rozwiązania. Nie widzimy na mapie, jaka jest nowa koncepcja. Słyszę, że jest nowa koncepcja.

Jest więc pytanie o podpisanie porozumienia z prezydentem Radomia na odcinek łączący Skaryszew z ul. Wojska Polskiego. To jest niezwykle istotne. Nie wiem w tej chwili, jaka jest ostateczna decyzja o przebiegu drogi S12. Postulowaliśmy, aby przebiegała ona w miarę blisko Radomia. Chodzi o to, żeby ten łącznik na terenie gminy Skaryszew i Radomia był możliwy do zrealizowania. To nie ma być do udźwignięcia przez Skaryszew, bo to jest mała gmina. Z kolei Radom nie może budować dróg poza swoim terenem. Musi więc być tutaj rozwiązanie krajowe.

To rzeczywiście jest tak, że lotnisko dzisiaj funkcjonuje na normalnych zasadach. Nie wiem, na jakiej podstawie pan poseł Frysztak twierdzi, że nie funkcjonuje ono na normalnych zasadach. Lotnisko funkcjonuje. Właściwie wszystkie loty, które odbywają się na tym lotnisku, mają prawie 100% obsadę. Dobrze by było, żeby zostały uruchomione nowe trasy. Bardzo wielu mieszkańców Radomia i terenów, z których jest blisko do lotniska, postuluje, żeby uruchomić na przykład trasę do Londynu. Chodzi o to, żeby nie musieli dojeżdżać do Modlina, bo to są trzy godziny jazdy. Tutaj mieliby to na miejscu. Te samoloty z pewnością byłyby pełne. Koszty z pewnością byłyby mniejsze, a PLL LOT na pewno zarobiłyby na tym rozwiązaniu. Możemy konkurować z prywatnymi przewoźnikami, którzy obsługują te trasy.

Dopisuję się więc do pytania o porozumienie z prezydentem Radomia. Ewentualnie mam jeszcze pytanie o drogę nr 9. Czy jest pomysł, którądy miałaby ona przebiegać?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję.

Proszę o zabranie głosu pana posła Kosztowniaka.

Posel Andrzej Kosztowniak (PiS) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, powtórzę trochę za kolegami. Nie zrobię tego jednak po to, żeby być namolnym, tylko żeby przedstawić pewien pogląd polityków i mieszkańców ziemi radomskiej z ostatnich kilkunastu lat. Bardzo często zdarza mi się nie zgadzać z posłem Frysztakiem, ale mogę publicznie powiedzieć, że dzisiaj wyjątkowo zgadzamy się ze sobą. Taka zgoda rzeczywiście panuje na ziemi radomskiej wśród wszystkich od wielu, wielu lat. Oczywiście różnimy się co do szczegółów pewnych założeń, ale najistotniejsze jest to pytanie o przecięcie S12, czy też w ogóle o budowę S12 na terenie ziemi radomskiej od strony Lublina. Zaczęliśmy to już od strony Piotrkowa. Tam jest fajnie, bo ruszyła już część tych dwóch krótkich przetargów. Myślę tutaj o części przysuskiej.

Mówimy też o DK9. Szanowni państwo, dla nas rzeczywiście najważniejsze jest przyjęcie do wiadomości, że węzeł S12 i DK9 powinien powstać jak najbliżej miasta Radomia. Tak jak powiedział poseł Frysztak, chyba wszystko wskazuje na to, że powstanie on na terenie gminy Skaryszew, w Makowie. Prosilibyśmy, aby to porozumienie rzeczywiście zostało jak najszybciej zawarte z prezydentem. Ani państwo nie są w stanie zbudować pewnych rzeczy sami, ani prezydent nie jest w stanie sam tego zbudować. Nie ma więc tutaj wyjścia, trzeba dojść do porozumienia, i to jak najszybciej. Konieczne jest też wskazanie konkretnego zakresu prac, określenie STEŚ i pokazanie pieniędzy. Oczywiście plany planami, ale w konsekwencji muszą być pokazane pieniądze. Nie chodzi tylko o rozwój lotniska. Skupiamy teraz uwagę przede wszystkim na lotnisku, bo wydaje się nam, że to jest dominanta. Jednak w ogóle dla ziemi radomskiej i dla układu komunikacyjnego w tej części Polski S12, S7 i DK9 mają znaczenie kluczowe. Powiedziałbym nawet, że mają one fundamentalne znaczenie. Chciałbym więc, aby państwo mieli z tyłu głowy jedną rzecz. Chodzi o decyzję i wspólną pracę tych, którzy rządzą, rządzą, a być może i dla tych, którzy będą rządzić za chwilę. Jest zgoda na ziemi radomskiej.

Pan przewodniczący śmieje się z tego. Panie przewodniczący, nie ma się co śmiać. Życie szybko biegnie. Zobaczmy, jak będzie, dlatego powiedziałem „być może”. Ważne jest jedno.

Posel Marek Suski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Władza się zmienia, to można powiedzieć z całą pewnością.

Posel Andrzej Kosztowniak (PiS) – spoza składu podkomisji:

To prawda. Jednak jedno jest pewne – jako mieszkańcy ziemi radomskiej jesteśmy zgodni w tym temacie. Chcę, żebyście usłyszeli o tym po stokroć oraz zapamiętali to. Prosimy o jak najszybsze podpisanie porozumienia z prezydentem miasta Radomia i jak najszybsze wyznaczenie drogi przecięcia DK9 z S12. Prosimy o rozważenie projektu dotyczącego DK9 w granicach miasta. On wydaje się najbardziej logiczny.

Poza dyskusją pozostaje też kwestia starej S7. Proszę państwa, nie ma takiej możliwości, żeby ktoś dokładał sobie kilkanaście czy kilkadziesiąt kilometrów drogi, a później jeszcze wracał. To jest chyba ok. 20 km. Naturą człowieka jest to, że raczej jedzie do przodu, a nie stara się cofać. Nie będzie takiej formy korzystania z tych dróg. Kto myśli, że ktoś zjedzie z nowej trasy S7 i będzie wracał do Radomia, aby dojechać do lotniska? Myślę, że wszyscy, którzy korzystają z tej trasy na co dzień, w żaden sposób nie wyobrażają sobie takiej sytuacji. Jako mieszkaniowiec terenu położonego bardzo blisko starej S7 w Radomiu, uważam, że jest to skrajnie nielogiczne. Nie znam osoby, która wybrałaby takie rozwiązanie, mimo że znam dziesiątki tysięcy takich, którzy codziennie podejmują decyzję, przejeżdżając przez starą S7. Gorąco prosimy więc o uwzględnienie tego głosu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Czy ktoś z parlamentarzystów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę...

Proszę bardzo, pan przewodniczący Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, szanowni państwo, zwracam się do pana ministra z prośbą o przygotowanie informacji. Rozumiem, że dzisiaj mogą państwo nie dysponować taką informacją. Proszę mianowicie o informację na temat statusu kolejnych odcinków ciągu drogi S12, od granicy z województwem lubelskim do Piotrkowa Trybunalskiego. Proszę więc o informację o tych odcinakach. Jaki jest dzisiaj status tej inwestycji? W jakich terminach przewidywane są decyzje środowiskowe, ogłoszenie przetargu, podpisanie umowy, czy też zakończenie realizacji inwestycji? Jeżeli jest to możliwe, to proszę o przygotowanie takiej informacji pisemnie. Podobną prośbę mam w odniesieniu do drogi krajowej nr 9. Zdaję sobie sprawę, że w tym przypadku informacja będzie bardziej enigmatyczna.

Tak na marginesie, pani poseł wypowiadała się o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Pragnę przypomnieć dla jasności i uporządkowania wiedzy, że ustawa o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg została przyjęta 23 października 2018 r. Pierwsze inwestycje wspierane tym funduszem są z roku 2019. W tej ustawie określiliśmy zupełnie inne zasady redystrybucji środków przez wojewodów. Wojewodowie przygotowywali warunki, formy i ogólnie kryteria, jakim powinny odpowiadać wnioski. Według tych kryteriów oceniano wnioski i dofinansowywano samorządy środkami z tego funduszu. Przypomnę, że w czasie schetynówek, o których wspominała pani poseł, była to kwestia 5 mld zł. W 2019 r. wydaliśmy na wsparcie samorządów na drogach gminnych i powiatowych kwotę właśnie 5 mld zł. Do tej pory, o ile dobrze kojarzę, są to ok. 24 mld zł wsparcia dla dróg samorządowych.

Nie odnoszę się już do słów pani oceny. Ma pani prawo do takiej czy innej oceny. Nie będę z tym polemizować. Po prostu nie zgadzam się z tym z założenia, bo jest dużo potocznych opinii, półprawd albo nieprawdy. Natomiast, dla jasności, nie było to osiem lat. To było od 2019 r., pani poseł. Chcę, żeby sprawa była jasna. Kryteria były jasne i wyraźnie określone. Nie było to rozdawanie, tylko przyznawanie na podstawie oceny wniosków według wcześniej ustalonych kryteriów. Opisuje to dokładnie ustawa o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, wcześniej Funduszu Dróg Samorządowych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Zgłasza się jeszcze pani poseł Kołodziejczak i pan poseł Zawieja.

Pani poseł, tylko proszę nie wchodzić za bardzo w polemikę. Rozmawiamy o naprawę ważnych sprawach dla...

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Nie, nie, oczywiście. Absolutnie.

Proszę państwa, budowanie każdej drogi jest niezwykle ważne. Nie mamy co do tego wątpliwości. Super, że jeden, drugi czy trzeci i kolejny rząd przekazywał pieniądze na ten cel. Natomiast, panie ministrze, byłam wójtem bardzo dużej gminy. Uprzejmie tylko proszę pana, jeżeli znajdzie pan trochę czasu, żeby wziął pan sobie listy przyznawania dofinansowania w województwie pomorskim. Zobacz pan od razu, że wnioski nasuwają się same.

Chcę panu jeszcze powiedzieć, że ponieważ pracownicy w urzędzie wojewódzkim byli przychylni samorządom, otrzymałam informację, że jestem na 4. miejscu na liście rezerwowej. Następnie lista szła do Warszawy i nagle znajdowałam się na 35. miejscu.

Bardzo dziękuję, tylko tyle na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Myślę, że w wielu województwach możemy wyciągnąć podobne wnioski.

Proszę bardzo, pan poseł Zawieja.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Nie chcę wchodzić w polemikę, ale aluzje co do linii relacji władz Radomia z urzędem wojewody w poprzedniej kadencji mają mniej więcej taką samą inklinację, co w moim przypadku, jeżeli chodzi o relacje władz Poznania i ówczesnego wojewody. On zmieniał się kilka razy. W wyniku dedukcji, chciałbym powiedzieć, że rzeczywiście iteracje programu rządowego od roku 2019... Wielokrotnie były prośby chociażby ze strony korporacji samorządowych, aby zmienić kryteria oceny wniosków, czy też słynne OWR w zakresie projektowania, które mogły być interpretowane na dwa sposoby przez zamawiającego czy przez inwestora. To były głosy na puszczy. Nic się nie działo w tej sprawie. Jeżeli nawet ludzie z SARP, czy też de facto inne osoby zaangażowane w bardzo specyficzny sposób w proces inwestycyjny na każdym etapie, chociażby na etapie przyznawania decyzji środowiskowych... Delikatnie mówiąc, wielu ludzi przez wiele kanałów, nie tylko przez kanał polityczny, lecz także poprzez korporacje samorządowe, starało się zwrócić państwu uwagę na tę skalę. Czy można było uczynić wszystko lepiej i bardziej? Niestety – tak jak powiedziałem na wstępie – były to bardzo liczne głosy, które w żaden sposób nie uzyskały poparcia.

Jednak jeżeli chodzi o dzisiejszy przedmiot posiedzenia, to bardzo się cieszę, że jesteśmy bliżej niż dalej ziszczenia się tego, aby Radom odzyskał ruch ciężki, w połączeniu z modernizacją i rozwojem lotniska w Radomiu. Tego życzymy sobie wszyscy. Mówię do kolegów z każdej strony. Nie chciałbym się wyžłóśliwiać i mówić, jak był oceniany ten port lotniczy. To wszystko pokazuje, że w kwestii logiki pracy przewozowej w ogóle nie uwzględniano głosu pana prezydenta Witkowskiego i wszystkich mieszkańców ziemi radomskiej. Mam nadzieję, że nie powróci już to, co było wcześniej. Mam nadzieję na jakiś racjonalizm.

Proszę?

Posel Marek Suski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Co nie było uwzględnione?

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Chociażby to, jaka była liczba lotów czy...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):

Panie pośle, bardzo proszę... To nie jest temat naszego posiedzenia Komisji.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dobrze, nie chcę wchodzić w szczegóły. Dobrze, panie przewodniczący. OK.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Kosztowniak.

Posel Andrzej Kosztowniak (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, skomentuję to. Staram się tego nie robić i ogólnie jak najmniej odzywać się w parlamencie, ale mimo wszystko pozwolę sobie na komentarz. Najczęściej zdarza się tak, że kiedy mamy najmniejszą wiedzę w jakimś zakresie, to bardzo często zabieramy głos na ten temat. Myślę, że niektórzy powinni zastanowić się nad tymi słowami. Dokonanie oceny takiego czy innego projektu przez osoby, które nie mają zielonego pojęcia na ten temat... Przepraszam, ale powiem to publicznie. Te oceny nie powinny być tak jednoznaczne i tak drastyczne.

Co do budowy masterplanów dla poszczególnych portów lotniczych czy dużych projektów to na ten temat wypowiadają się specjaliści. To oni decydują o tym, jak to ma wyglądać, a nie przygodni czy wręcz domorośli specjaliści. Chciałbym, żebyśmy wszyscy odpowiedzieli...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):

Panie pośle, naprawdę... Proszę wrócić do tematu posiedzenia naszej podkomisji. Proszę nie komentować wypowiedzi innych posłów. Naprawdę.

Proszę bardzo.

Posel Andrzej Kosztowniak (PiS) – spoza składu podkomisji:

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Tym samym jeszcze raz gorąco proszę GDDKiA o to, żeby wzięła pod uwagę wszystkie argumenty, które przedstawialiśmy i przedstawiamy teraz jeszcze raz. Powtórzę, że argumenty w bardzo podobnym tonie płyną ze strony miasta Radomia co najmniej od kilkunastu, a może nawet od kilkudziesięciu lat. Proszę o to gorąco.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, pan przewodniczący Adamczyk.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Tak jak powiedziałem, dzisiejszy temat jest bardzo istotny w punkcie widzenia rozwoju sieci komunikacyjnej w kraju, szczególnie w Polsce Centralnej. Zostańmy przy tym. Mam nadzieję, że – chociażby na zaplanowanym na wrzesień posiedzeniu Komisji, na którym zostanie zaprezentowana informacja ministra infrastruktury na temat realizacji „Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021–2024” – będzie okazja do porozmawiania o kwestiach, które podniósł w swojej wypowiedzi pan poseł. Chodzi o kwestie zmian przepisów, rozporządzeń dotyczących chociażby parametrów dróg, a także zmian w ustawie. To będzie dobra okazja, żeby podyskutować na te tematy. Pan przewodniczący Suchoń zapewne dopuści do takiej dyskusji. Nie będę się więc teraz odnosił do tego, co pan podniósł w swojej wypowiedzi, panie pośle. Mam odmienne zdanie. Jednak wyartykułujemy to sobie i – mam nadzieję – ustalimy wspólne stanowisko podczas wrześniowego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Już dzisiaj zapewniam, że będziemy starali się poszerzyć porządek tego posiedzenia właśnie chociażby o temat Funduszu Dróg Samorządowych i każdy inny program, który dotyczy dróg municypalnych.

Dziękuję.

Posel Marek Suski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Mam prośbę w sprawie formalnej, panie przewodniczący. Chodzi o to, żebyśmy dostali odpowiedź na piśmie razem z mapkami, na których będzie pokazany przebieg projektowanych tras.

Niestety mam inne obowiązki i muszę już iść do innych obowiązków.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze, oczywiście. Poprosimy Ministerstwo Infrastruktury o przedstawienie takiej informacji na piśmie.

Posel Marek Suski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo.

Przepraszam, że wyjdę za minutę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Członkowie Komisji dostaną taką informację. Myślę, że przekażą ją posłom spoza składu Komisji.

Panie pośle, proszę krótko.

Posel Andrzej Kosztowniak (PiS) – spoza składu podkomisji:

Jestem dzisiaj niejako gościem u państwa. Jeżeli mogę, panie przewodniczący, to gorąco proszę, żeby również do mnie dotarł ten materiał.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Myślę, że pan przewodniczący Adamczyk na pewno dołoży wszelkich starań, żeby ten materiał dotarł również do pana.

Posel Andrzej Kosztowniak (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dobrze, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę bardzo o zabranie głosu pana Rafała Górskiego, dyrektora Departamentu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Radomiu.

Dyrektor Departamentu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Radomiu Rafał Górski:

Dzień dobry.

Wysoka Komisjo, szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, w pierwszej kolejności bardzo dziękujemy za zaproszenie. Dziękujemy też za to, że pan poseł Frysztak doprowadził do tego, że to posiedzenie odbywa się dzisiaj w tym składzie. Dziękujemy, że jest ambasadorem radomskich spraw. Sam był wiceprezydentem naszego miasta przez wiele lat i jest bardzo dobrze zaznajomiony z tymi tematami.

Mamy przygotowaną przez zespół Miejskiej Pracowni Urbanistycznej dyrektora Adamczyka prezentację, którą chcielibyśmy za chwilę przedstawić. Są tam zawarte proponowane przez nas rozwiązania, które naszym zdaniem byłyby najbardziej optymalne w Radomiu. Słowem wstępu cztery krótkie kwestie.

W projektowanym przez GDDKiA przebiegu drogi krajowej nr 9, DK9 zaczynająca się na węźle na drodze S12 będzie tak naprawdę drogą znikąd. Ona nie będzie łączyła żadnego punktu komunikacyjnego, który przenosiłby dotychczas panujący w mieście ruch w standardzie drogi krajowej. Ustanowienie początku DK9 na węźle Radom Północ na drodze S7 powoduje kontynuację naturalnego potoku komunikacyjnego przez miasto Radom – zarówno tranzytowego, jak i osobowego. Ten ruch będzie kontynuowany na obecnie istniejących dwujezdniowych i dwupasmowych trasach, drogach i ulicach – Warszawskiej, Wojska Polskiego i Żółkiewskiego. One dzisiaj stanowią naturalną drogę komunikacyjną z Warszawy w kierunku Rzeszowa czy miejscowości ościennych. Kontynuowanie tak planowanej drogi S12 spowoduje też, że cały ruch zostanie wpuszczony w ul. Słowackiego. Pierwszym węzłem w Radomiu w kierunku Lublina będzie jednojezdniowa ul. Słowackiego, która już dzisiaj ma problem z przenoszeniem ruchu lokalnego i ruchu wewnątrzmijskiego. Poprzez takie umiejscowienie DK9 spowodują więc państwo, że cały ruch pasażerski od strony Lublina zostanie wpuszczony na ulicę jednojezdniową, a nie do dotychczas istniejącego dwujezdniowego wlotu, który spokojnie obsługuje ten ruch.

Druga kwestia to kwestia skomunikowania lotniska. Z naszych analiz wynika, że jeżeli lotnisko w Radomiu będzie się rozwijać, to ponad 70% ruchu komunikacyjnego na lotnisko będzie ruchem osobowym. Nie mamy w tym momencie bezpośredniego połączenia kolejowego do lotniska, które pozwalałoby kanalizować lotniczy ruch pasażerski poprzez kolej. Przewidujemy, że mimo wszystko będą to połączenia drogowe, głównie z wykorzystaniem samochodów osobowych. Jeżeli więc miałby pozostać taki wlot do Radomia, to najbardziej intuicyjnym i najprostszym dojazdem do lotniska, który będzie prawdopodobnie proponowany przez systemy nawigacji samochodowych, będzie wlot przez ul. Słowackiego. Mamy więc dwa duże generatory ruchu, które będą sprawiać, że samochody będą wjeżdżały do Radomia przez ul. Słowackiego.

Teraz mój ostatni postulat w tej części wypowiedzi. Potrzebne jest wytrasowanie S12 jak najbliżej granic miasta. Teraz mamy takie doświadczenia, że droga S7 jest wytrasowana relatywnie daleko od granic naszego miasta, więc nie przenosi i nie obsługuje de facto ruchu lokalnego. Obsługuje tylko ruch tranzytowy. Radomianie i mieszkańcy ziemi radomskiej nie mają dzisiaj innej potrzeby korzystania z drogi S7, niż tylko z okazji wyjazdów w kierunku Warszawy lub Krakowa. Chcemy też, żeby S12 stanowiła odciążenie dla dróg miejskich w Radomiu. Z naszych analiz wynika, że najbardziej korzystne byłoby wytrasowanie tej drogi jak najbliżej granic miasta, łącznie z budową nowego węzła i nowej drogi dojazdowej w okolicy lotniska.

Teraz – jeżeli można, panie przewodniczący – prosiłbym o umożliwienie zaprezentowania...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Niestety zmieniliśmy dzisiaj salę i nie ma możliwości technicznych, aby przedstawić prezentację. Jeżeli jednak mógłby pan opisać ten pomysł słownie, to proszę o zwięzłość.

Dyrektor departamentu UM w Radomiu Rafał Górski:

Mamy to w formie graficznej...

Zastępca dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Radomiu Rafał Adamczyk:

Myślę, że jestem w stanie przedstawić to państwu w kilku słowach.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Myślę, że później prześlemy głos ministerstwu.

Poseł Konrad Fryształ (KO) – spoza składu podkomisji:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli... Dla osób zorientowanych i dla ministerstwa, które ma przed oczami również wspomagające materiały, pan dyrektor Adamczyk opisze to bardzo wyraźnie. Natomiast jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to poproszę pana dyrektora o przekazanie tego w formie elektronicznej do sekretariatu Komisji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panowie dyrektorzy, mają to panowie w takiej formie? Jeśli tak, to mogliby panowie przerzucić to na zbiorczy adres.

Zastępca dyrektora MPU w Radomiu Rafał Adamczyk:

Tak.

Poseł Konrad Fryształ (KO) – spoza składu podkomisji:

Prześlą to panowie później do sekretariatu, a sekretariat roześle to do członków podkomisji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak, myślę, że po posiedzeniu Komisji każdy z członków Komisji dostanie tę prezentację. Bardzo proszę o zabranie głosu pana Rafała Adamczyka.

Zastępca dyrektora MPU w Radomiu Rafał Adamczyk:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni członkowie Komisji, szanowni obecni państwo, bardzo się cieszę, że jest też z nami pan minister. Bardzo dużo na temat punktu widzenia Radomia zostało już powiedziane przez pana posła, przez pana dyrektora i przez obecnych posłów. Dorzucę tylko garść danych merytorycznych. Mamy nadzieję, że przekonają one pana ministra do weryfikacji stanowiska.

Reprezentuję zespół specjalistów, który odpowiada za tworzenie i rozwijanie systemu transportowego miasta, także w połączeniu z układem zewnętrznym, czyli tym wszystkim, co dzieje się na zewnątrz. Szanujemy działania GDDKiA. Muszę powiedzieć, że dzisiejsze spotkanie jest trochę pokłosiem tego, co rozpoczął warszawski oddział GDDKiA na południowym odcinku DK9. Mamy w zasadzie rozwinięty front działań zmierzających do modernizacji tej drogi. Natomiast od kilkunastu lat mamy nasze pole niezgody i dyskutujemy o bezpośrednim przebiegu DK9 w rejonie Radomia i w samym Radomiu.

Decydują o tym dwa konteksty. Po pierwsze doszło do sytuacji, w której zdegradowano istniejącą drogę krajową na poczet drugiej, jeszcze niewybudowanej. Jeśli trasa S12 ma przejąć ruch tranzytowy, to przejmie go wtedy, kiedy powstanie. Dzisiaj na barkach samorządu, czyli Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich i Radomia, spoczywa obowiązek utrzymania tych dróg.

W świetle badań ruchowych przeprowadzanych przez naszą pracownię w zeszłym roku na DK9 w granicach Radomia ruch tranzytowy przekraczał 20%, z czego 12% stanowiły pojazdy ciężkie, w tym prawie 1% to pojazdy w ruchu międzynarodowym. Nie jest problemem, aby stanąć na jednym ze skrzyżowań DK9 w Radomiu i zarejestrować kilkanaście tirów czekających na zielone światło. Przeprowadziliśmy badania źródeł i generatorów tego ruchu. To jest praktycznie cała Polska. Dominują oczywiście pojazdy z województwa świętokrzyskiego, na przykład z Ostrowca Świętokrzyskiego, z województwa podkarpackiego, a także z Polski Zachodniej. Bardzo duży ruch jest też generowany przez okręg warszawski.

Naszym zdaniem nie powinno dojść do tego, że na barki samorządu przerzucono utrzymanie drogi, która bezwzględnie jest elementem sieci dróg krajowych. Ona obsługuje ruch krajowy. Dzisiaj nie powinno do tego dochodzić. Mamy więc wniosek, aby DK9 rozpoczynała się na węźle Radom Północ. To jest naturalny kierunek. Dodam też na marginesie, że to nie jest wniosek o coś nadzwyczajnego. Do niedawna ta droga była śladem DK7. Chodzi więc o utrzymanie tej kategorii i dbanie o to, aby nie degradować jej parametrów. To jest kontekst funkcjonalno-przestrzenny.

Jeżeli natomiast chodzi o drugi kontekst, to pozwolę sobie przeczytać fragment najświeższego pisma GDDKiA z czerwca tego roku: „Projekty związane z rozwojem sieci drogowej muszą stanowić element strategii i planów nie tylko stricte drogowych, lecz także kompleksowych działań na szczeblu krajowym i europejskim”. Przejdę więc do drugiego kontekstu, który wybrzmiał już na tej sali. Chodzi o dostęp do radomskiego lotniska, które nie jest lotniskiem samorządowym. Ono jest komplementarne z lotniskiem im. Chopina. Pozwoliliśmy sobie przygotować w mieście analizę dostępu do terminali wszystkich 15 lotnisk w Polsce z dróg krajowych. Na szczycie tej listy 15 lotnisk jest lotnisko w Modlinie znajdujące się 0,6 km od najbliższego węzła lub skrzyżowania drogi krajowej. Lotnisko Kraków–Balice – 0,8 km, lotnisko w Warszawie im. Chopina – 1,2 km... Na 14. miejscu jest lotnisko Zielona Góra–Babimost, gdzie odległość do najbliższej drogi krajowej to 7,8 km. W świetle planów, o których słyszymy, czyli żeby DK9 zaczynała się na węźle trasy S12, będzie to właśnie najbliższy punkt dostępu do lotniska Warszawa–Radom od drogi krajowej. Ta odległość wynosi – uwaga – 9,6 km. Zdecydowanie najgorszy wynik.

Tak jak powiedział pan dyrektor, szacunkowe analizy Państwowego Przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze” mówią, że ponad 73% pasażerów dotrze na lotnisko transportem samochodowym. To jest kluczowe. Ponadto głównym pasażerem ma być pasażer z okręgu warszawskiego. Rozszerzę analizę, którą przedstawiłem wcześniej. Przy dostępie z węzła Radom Północ przez drogi samorządowe, czyli tak, jak to docelowo planujemy, odległość będzie wynosiła 19,8 km. Nie ma takiego przypadku w Polsce. Nie ma już nawet tej odległości 9,6 km. W przypadku gdybyśmy zachowali przebieg DK9 przez Radom, te odległości ulegną skróceniu. Nie będziemy przy tym faworytami, osiągniemy poziom Modlina. To jest więc drugi apel i drugi kontekst.

Jeżeli lotnisko ma mieć dostęp o parametrach porównywalnych do innych lotnisk w kraju, to jakakolwiek droga krajowa powinna być możliwie blisko tego lotniska. Jako miasto walczyliśmy też o to, by bliżej przechodziła też droga S12. Był wariant, w którym była bliżej o ponad 2 km. Ten wariant jednak przepadł, warszawski oddział GDDKiA rekomenduje ten, który jest teraz. On spowoduje, że ta odległość będzie wynosiła prawie 10 km. Miasto Radom przygotowało wariant przebiegu. Mówili już o tym moi przedmówcy. To jest oczywiście propozycja. Poprowadziliśmy go możliwie blisko lotniska, a dokładniej jego obrzeżami, aby dało się ewentualnie wykonać drugi zjazd na to lotnisko. On obecnie jest wykonany, tylko nie funkcjonuje. Są bramki, jest możliwość skrócenia. Niemniej jednak naszym zdaniem droga krajowa powinna przebiegać przez Radom. Docelowo powinna być elementem obsługi dostępu do lotniska.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

O głos prosił jeszcze pan poseł Konrad Fryszak.

Poseł Konrad Fryszak (KO) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję panom dyrektorom za fachowe przedstawienie propozycji.

Szanowni państwo, powtórzę, że to prawda – nieczęsto zgadzam się z panem posłem Kosztowniakiem, a tym bardziej z panem posłem Suskim. Tym razem zgadzam się z większością panów wystąpień. To megaważne rozwiązanie. Zwróć uwagę na jedną rzecz – według studium przesuwają państwo węzeł względem istniejącej drogi krajowej nr 9. To wskazuje, że nie przewidują państwo dalszej obsługi ruchu wjazdowego do Radomia przez obecną starą drogę DK9 w ciągu ul. Słowackiego. Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że powinien być wyznaczony nowy wlot z DK9, według którego –

uwaga – w masterplanie lotniska ulokowane są bramy na parkingi. Dziś oczywiście wiemy, że wystarcza ten parking, który jest już tam obecnie. Jednak zmierzamy ku temu, że parkingi będą za małe na obsługiwany ruch.

Oczywiście zgadzam się z panem posłem Suskim, że przy tej wizji trzeba stawiać śmiało tezy. Również marzy mi się, że kiedyś wyznaczymy nowy ślad DK9 od węzła Radom Północ na S7 po północne i wschodnie części miasta Radomia. Dziś to są jednak mrzonki. Jest Natura 2000, to było wielokrotnie rozpatrywane. To jest raczej niemożliwe, choć trzymam za to kciuki. Musimy doprowadzić do tego, że na terenie Radomia i okolic będzie logiczny przebieg dróg krajowych.

Rozumiem to, co powiedziała pani dyrektor. Macie ideę wyprowadzania ruchu krajowego i tranzytowego z miast. Tylko dziś stawiam śmiałą tezę i daję prawą rękę albo – jak kto woli – stawiam dolary przeciw orzechom, że nie wyprowadzą państwo tego ruchu z Radomia decyzją administracyjną. Jakkolwiek byście czarowali, nie ma możliwości zrobienia tego. To jest najbardziej logiczny, najkrótszy wjazd do Radomia, dojazd do lotniska i wyjazd na Świętokrzyskie, czyli na Ostrowiec, i na Podkarpackie. Nikt tego nie zmienia, a na pewno nie żadną decyzją.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo proszę o zabranie głosu panią dyrektor Agnieszkę Krupę. Czy pan minister?

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Za zgodą pana przewodniczącego, zanim pani dyrektor odniesie się w szczegółach do pytań, które padły, oczywiście zapewniam, że informacje dotyczące kolejnych statusów drogi S12 prześlemy na piśmie. Chciałbym, żeby padło to zapewnienie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Prosilibyśmy o to razem ze szkicem, żeby było obrazowo.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Tak. Myślę, że jesteście oczywiście gotowi na to, żeby to zrobić.

Bardzo cieszy mnie natomiast podnoszona wielokrotnie troska o lotnisko w Radomiu. Lotnisko w Radomiu leży również w obszarze mojego zainteresowania. Chciałbym, żeby pieniądze podatnika, które zostały wydane na to lotnisko, były wydane w taki sposób, aby przynosiło to efekt. Absolutnie nie neguję potrzeby dobrego skomunikowania lotnisk regionalnych z całym układem sieci drogowych możliwości dojazdowych. Takim właśnie lotniskiem regionalnym jest lotnisko w Radomiu. Padły tu też słowa o prognozach dotyczących tego, kto i w jakiej liczbie będzie przyjeżdżał na lotnisko. W tej chwili jesteśmy w trakcie przygotowania nowej prognozy ruchu lotniczego dla Mazowsza i wszystkich jego lotnisk regionalnych, jak również nowego lotniska centralnego. Zobaczymy, jakie będą prognozy dla lotniska w Radomiu szacowane przez IATA.

Pozwoliłbym sobie zauważyć tylko jedną rzecz. Nie ma już z nami pana posła Suskiego, który mówił, że to lotnisko działa dobrze czy bardzo dobrze. To jest świetnie zbudowane lotnisko. Z tym zgadzam się całkowicie. Natomiast istotne jest co innego. Według prognoz na tym lotnisku w pierwszym roku miało być odprawione 300 tys. pasażerów, oczywiście przy obecnym systemie drogowym. Było natomiast odprawione ok. 100 tys. W drugim roku według prognoz... To jest m.in. powód, dla którego chcemy mieć przygotowane nowe prognozy, w zamyśle bardziej przystosowane do rzeczywistości. W drugim roku miało być odprawionych 0,5 mln pasażerów. Pierwsze półrocze zostało zamknięte z 44 tys. pasażerów. To nie jest tak, że to lotnisko nie ma takiego obciążenia w ruchu pasażerskim dlatego, że nie ma w tej chwili dróg, których powstanie jest planowane na za kilka lat. Te prognozy, które legły kiedyś u podstaw planów, które spowodowały wybudowanie tego lotniska, mówiły o znacznie większym ruchu. Musimy to w tej chwili uwiarygodnić i urealnić. Wielokrotnie zresztą powtarzałem, że priorytetem dla Ministerstwa Infrastruktury, a w szczególności dla mnie, jest jak najlepsze wykorzystanie tego lotniska. Będziemy więc prowadzić takie prace, które oczywiście pomogą temu lotnisku.

Natomiast jeżeli chodzi o szczegółowe pytania dotyczące dróg, to poproszę o zgodę na to, żeby pani dyrektor mogła udzielić odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie ministrze.

Proszę panią dyrektor o zabranie głosu.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo.

Postaram się odpowiadać zgodnie z kolejnością wypowiedzi poszczególnych osób. Jako pierwsze padło pytanie o dalsze odcinki drogi krajowej nr 9, w szczególności w kierunku dolnym, czyli na Ostrowiec, Opatów i dalej do województwa podkarpackiego. Mamy w planie modernizację tego ciągu drogowego. Planujemy zarówno przebudowę bądź rozbudowę istniejącego ciągu, jak i budowę tych obwodnic, które są najbardziej potrzebne na tym ciągu. Powstały już resztą pierwsze obwodnice. Teraz – tak jak powiedzieliśmy – będziemy za chwilę kierowali do przetargu obwodnicę Skaryszewa. Kolejny mamy Ostrowiec Świętokrzyski i Opatów, który przy okazji drogi ekspresowej S74 również uzyska obejście od strony DK9. To wszystko jest planowane.

Następnie będziemy też mieli dalsze obwodnice, m.in. obwodnicę Kolbuszowej, już w województwie podkarpackim. Pomiędzy tymi obwodnicami oczywiście planujemy modernizację ciągu. To będzie oczywiście proces rozłożony na lata, żeby nie zdławić całego ruchu. Chodzi o to, żeby nie spowodować nadmiernych utrudnień, a także żebyśmy rozłożyli wydatki finansowe w stosunku do możliwości przerobowych firm wykonawczych. W tym momencie realizujemy cztery duże programy drogowe, więc wykonawcy muszą oczywiście mieć możliwości przerobowe. Nie możemy więc zrobić wszystkiego naraz. W naszych planach jest jednak systematyczna praca nad całą DK9.

Jeżeli chodzi o kwestię, która przewijała się w wypowiedziach najczęściej, czyli rozpoczęcie projektowania dalszego odcinka drogi od węzła na S12, to po dyskusjach z panem ministrem doszliśmy do wniosku, że ten temat wymaga dalszych rozmów i dyskusji. Będziemy się więc nad nim pochylać, zarówno w kontekście pytania o podpisanie porozumienia, jak i o ustalenie, jakiej kategorii miałyby być ta droga, jaki miałby być jej zarządca i ewentualnie z jakich mechanizmów można by ją sfinansować.

Jeżeli chodzi o kryteria wyboru w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, to oczywiście zależy to od celu, na jaki są przeznaczone środki. Wszystkie konkursy ogłaszane przez ministra infrastruktury miały jasno określone kryteria. Minister infrastruktury absolutnie nie dokonywał zmian na liście, poza merytorycznym wyborem, który był ogłaszany publicznie. Mówimy tu na przykład o obwodnicach ciągu dróg wojewódzkich i konkursie na drogi miejskie czy też drogi wojewódzkie w zakresie poprawy bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o konkursy na drogi gminne i powiatowe, które ogłaszają wojewodowie, to kryteria ogłaszają wtedy wojewodowie. Zgodnie z zapisami ustawy minister nie ma wpływu na ostateczne kryteria, które wojewodowie ustalą w ramach naboru. Ustawa określa oczywiście ramy, w których mogą poruszać się wojewodowie. Są główne kryteria określone bezpośrednio w zapisach ustawowych. Natomiast szczegółowe kryteria wojewodowie mogą określać i ustalać sami. Takie rozwiązanie zostało przyjęte po to, aby wojewoda mógł dostosować kryteria do specyfiki danego województwa. Ze strony Ministerstwa Infrastruktury absolutnie możemy zapewnić, że nie dokonywaliśmy żadnych zmian na listach, które zostały ocenione merytorycznie.

Dalsze pytania dotyczyły tego samego, o co pytał pan poseł Frysztak, więc została już na nie udzielona odpowiedź. Pojawiło się tutaj takie stwierdzenie... Przepraszam, nie zapamiętałam, kto powiedział, ale pojawiło się stwierdzenie, że pozbawiamy kategorii drogi krajowe zanim wybudujemy drogę ekspresową. Absolutnie nie robimy czegoś takiego. To by było niezgodne z zapisami ustawowymi. Ustawa o drogach publicznych nie pozwala żadnemu podmiotowi – ani ministrowi infrastruktury, ani nikomu innemu – na samodzielne dokonywanie zmiany. Zmiana kategorii następuje z mocy prawa zgodnie z ustawą o drogach publicznych, czyli z chwilą oddania do użytkowania drogi ekspresowej. Ciąg, który jest zastępowany, z mocy prawa, bez potrzeby podejmowania

decyzji przez ministra czy inny podmiot, staje się drogą wojewódzką. W przypadku Radomia droga krajowa nr 9 cały czas jest drogą krajową. Ona nie została pozbawiona kategorii drogi krajowej. Natomiast drogą krajową przestało być starodroże drogi krajowej nr 7. Stało się to automatycznie, z chwilą oddania do użytku drogi ekspresowej S7. Droga ekspresowa S7 została oddana do użytkowania w 2018 r. Natomiast każda inna zmiana kategorii, niewynikająca bezpośrednio z zapisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, musi się odbywać poprzez porozumienie. Nie możemy więc pozbawić kategorii drogi krajowej dowolnego odcinka bez zaliczenia go przez odpowiednią jednostkę samorządu terytorialnego do dróg samorządowych.

Tak jak powiedział pan minister, zgodnie z prośbą pana ministra Adamczyka udzielimy oczywiście na piśmie bardziej szczegółowych odpowiedzi niż to, co powiedzieliśmy dotychczas. Chodzi o drogę ekspresową S12. To by były chyba wszystkie pytania.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji.

Dziękuję państwu bardzo za tak żywą dyskusję.

Zamykam posiedzenie.