

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 7)  
z dnia 26 września 2024 r.**



## Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

### – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 7)

26 września 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, wysłuchiwała informacji na temat:

- północno-wschodniej obwodnicy Poznania – możliwości realizacyjne w oparciu o toczone postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej przed Generalną Dyрекcją Ochrony Środowiska;
- planu budowy wiaduktu w Jankowicach wzdłuż DK 92 w gminie Tarnowo Podgórne.

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Otawski** generalny dyrektor ochrony środowiska, **Magdalena Kozicka** dyrektor Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Adam Owsianik** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marek Borowczak** dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Czajka** wójt gminy Tarnowo Podgórne, **Tomasz Łubiński** wicestarosta poznański, **Szymon Matyszek** burmistrz gminy Kostrzyn, oraz **Marcin Wojtkowiak** wójt gminy Czerwonak.

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.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Szanowni państwo, chciałbym również powitać przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, na czele z panią Agnieszką Krupą, zastępcą dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, która ma upoważnienie od pana ministra Stanisława Bukowca do reprezentowania Ministerstwa Infrastruktury na tym posiedzeniu. Witam również panią Magdalенę Kozicką, dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji GDDKiA i pana Adama Owsianika, głównego specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury NIK.

Dzisiejsze posiedzenie jest zwołane również z inicjatywy pana posła Bartosza Zawiei, który na dzisiejsze posiedzenie zaprosił stronę samorządową, pana wicestarostę poznańskiego Tomasza Łubińskiego – witamy serdecznie; pana Marka Borowczaka, dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu wraz z zastępcą, panem Markiem Bereżeckim. Witam pana wójta gminy Tarnowo Podgórne, pana Tadeusza Czajkę. Witam pana wójta gminy Czerwonak, pana Marcina Wojtkowiaka i witam burmistrza gminy Kostrzyn, pana Szymona Matyska. Witam bardzo serdecznie.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat północno-wschodniej obwodnicy Poznania – możliwości realizacyjne w oparciu o toczone postępowanie o wydanie decyzji

środowiskowej przed Generalną Dyрекcją Ochrony Środowiska, a w drugim punkcie zajmujemy się informacją ministra infrastruktury na temat planu budowy wiaduktu w Jan-kowicach wzdłuż drogi krajowej nr 92 w gminie Tarnowo Podgórne.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę panią dyrektor o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Zajmiemy się na początku punktem pierwszym, a później punktem drugim.

### **Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:**

Tematem punktu pierwszego jest północno-wschodnia obwodnica Poznania. Zadanie, które w naszych programach drogowych, dwóch dużych programach drogowych, dotyczących nowej infrastruktury drogowej, czyli w „Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030” oraz „Rządowym programie budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, nie jest wpisane jako tytuł inwestycyjny. To zadanie jest przygotowywane obecnie i wszystkie dokumenty oraz wnioski o wydanie decyzji administracyjnych przygotowywał i składał powiat. Czyli jest to zadanie realizowane przez jednostkę samorządu terytorialnego. W związku z powyższym, tym, że nasze dwa programy, zarówno „Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030”, jak i „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” dotyczą wyłącznie dróg krajowych i to, jeżeli chodzi o „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” dróg wysokoprzepustowych, czyli autostrad i dróg ekspresowych, nie mogą zawierać takiej inwestycji, jaką jest inwestycja samorządowa.

My, w zakresie naszych programów drogowych, które... Te dwa największe programy drogowe dotyczące budowy nowej infrastruktury opiewają na kwotę ponad 300 mld zł. Na sam teren województwa wielkopolskiego przeznaczamy kwotę prawie 22 mld zł na dokończenie sieci dróg ekspresowych, która nam została jeszcze do zrealizowania w województwie wielkopolskim. W tym momencie, w związku z zakończeniem budowy drogi ekspresowej S5 skupiamy się na dokończeniu budowy drogi ekspresowej S11. Te odcinki najbliższe Poznania zostały już we wcześniejszych latach zakończone. W tym momencie będziemy kończyć te odcinki, które są troszkę oddalone od Poznania, m.in. w pierwszej kolejności zakończymy odcinek Oborniki – Poznań. Oddamy go do użytkowania w 2028 roku. Wszystkie odcinki na terenie województwa wielkopolskiego planujemy oddać w roku 2031.

Natomiast wracając do zadania, które jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia podkomisji, tak jak powiedziałam, jest ono przygotowywane przez jednostkę samorządu terytorialnego. Cała procedura związana z uzyskaniem decyzji środowiskowej była również prowadzona przez tę jednostkę. Nie mamy informacji na temat realnych problemów, które w przypadku tego zadania występują. Oczywiście wiemy, że są problemy z uzyskaniem decyzji środowiskowej. Wiemy, że RDOŚ, który jest organem niezależnym, organem środowiskowym, odmówił wydania tej decyzji. Czyli na dzień dzisiejszy jednostka samorządu terytorialnego ma sytuację troszeczkę patową. Toczy się postępowanie odwoławcze przed GDOŚ i wydaje mi się, że jednostka samorządu terytorialnego musi w tym momencie poczekać na wynik tego postępowania, żeby określić dalsze kroki możliwe do realizacji tego zadania.

Natomiast jeżeli chodzi o ewentualne współfinansowanie tego zadania ze strony rządowej, jesteśmy jak najbardziej otwarci na rozmowy w tym zakresie. Minister infrastruktury ma do dyspozycji Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, który został powołany do dofinansowania tego typu zadań i w związku z tym, że będzie to droga powiatowa jest możliwość złożenia wniosku do wojewody. Corocznie wojewoda, jak państwo wszyscy wiedzą, ogłasza nabory zadań gminnych i powiatowych. Można ubiegać się o dofinansowanie takiego zadania, zresztą powiat poznański ma tutaj dość spore doświadczenie w ubieganiu się o środki z tego mechanizmu – Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, ponieważ na przestrzeni ostatnich lat, w latach 2019–2024, uzyskał z tego funduszu 45 mln zł dofinansowania na swoje zadania. Nie ma tutaj żadnego limitu co do wielkości środków, które samorząd

może uzyskać na przestrzeni lat. Jedynym limitem jest limit dofinansowania na jedno zadanie, który wynosi 30 mln zł. Jeżeli to zadanie kosztowałoby więcej, a pewnie będzie kosztować, nie ma też przeciwwskazań, żeby podzielić to zadanie na etapy i np. w kolejnych latach uzyskiwać dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W związku z tym wtedy ono będzie mogło wynosić więcej niż ten wskazany limit 30 mln zł – więc jeżeli chodzi o pomoc finansową, jesteśmy jak najbardziej otwarci. Ale oczywiście trzeba w pierwszej kolejności zakończyć sprawy proceduralne, trzeba uzyskać decyzję środowiskową i decyzję ZRID, która jest niezbędna do rozpoczęcia realizacji tego zadania.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):**

Dziękuję, pani dyrektor.

Chciałbym jeszcze przywitać pana Piotra Otawskiego, generalnego dyrektora ochrony środowiska – witamy serdecznie.

I teraz oddaję głos panu posłowi Bartoszowi Zawiei.

**Posel Bartosz Zawieja (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dziękuję. Zaraz oddam głos panu staroście Łubińskiemu.

Może powiem tak – jako osoba, która kilkanaście lat pracowała z szanownymi państwem, którzy tam zasiadają, widzę niesamowitą sytuację, z którą mamy do czynienia. Otóż jednostka samorządu terytorialnego przeprowadza całą procedurę budowy domknięcia obwodnicy północno-wschodniej miasta Poznania, czyli połączenie S11 – S5, zamiast strony rządowej. To jest moim zdaniem niewyobrażalny ewenement. On polegał na tym, że skala ludzka, żeby ten temat doprowadzić do celu... No, wynikał przez ostatnie lata, po prostu był niemożliwy do realizacji, wiadomo, z jakich pobudek. Niemniej, jeżeli samorządowcy, a to są naprawdę fenomenalni samorządowcy, którzy tutaj zasiadają, widzą sprawę, przeprowadzają całą procedurę screeningową, część konsultacji społecznych, dla odcinka drogi, który ma ponad 35 km, to znaczy, że Poznań, ponadmilionowa metropolia z powiatem poznańskim, dusi się. Pamiętajmy, że większa część tej drogi ma przebiegać przez powiat poznański. Jest to powiat, w którym przyrost ludności jest najwyższy w skali kraju. Według wszystkich prognoz demograficznych za pięć lat liczba mieszkańców przekroczy pół miliona i po prostu będzie ta sama, co miasta Poznania. To nie są żadne fanaberie, to jest po prostu fenomenalny aspekt do życia i rozwoju, a przez to migracje ludzi są bardzo duże. A świadczy o tym chociażby to, że ponad połowa mieszkańców, którzy się tam osiedlają, nie pochodzi nawet z Wielkopolski. To jest też aspekt tego.

Ja, korzystając z okazji, że niedługo zasiadam w tym gremium, ale za to, że głównie władze powiatu poznańskiego z Zarządem Dróg Powiatowych w Poznaniu, ale również z wójtami i burmistrzami przez tyle lat lobbowali na rzecz tej sprawy, zrobili dokumentację. Nie jest to zadanie powiatu, a oni mimo wszystko od wielu lat starają się ten aspekt zrobić – więc ja chciałbym prosić państwa z ministerstwa, z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czy również pana generalnego dyrektora ochrony środowiska, aby po prostu włączyli się w tę realizację inwestycji przez przygotowanie dokumentacji, być może jej poprawki, bo naprawdę ta inwestycja z punktu widzenia metropolii poznańskiej jest totalnie konieczna i potrzebna.

Ale w szczegółach, jeżeli mógłbym prosić, poproszę pana starostę Tomasza Łubińskiego o przedstawienie szczegółów, z dyrektorami Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu.

Proszę bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):**

Tak, oczywiście, oddaję głos panu wicestarście Tomaszowi Łubińskiemu.

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

Dzień dobry państwu.

Bardzo dziękuję za zaproszenie, dziękuję panu posłowi Bartkowi Zawiei za to, że pan pamięta o nas, szczególnie w tak ważnej sprawie.

Szanowni państwo, pan poseł już powiedział, że rozwój demograficzny powiatu poznańskiego jest chyba największy w kraju. Kiedy rozpoczęto prace i rozpoczęto budowy

obwodnic Poznania – S11, S5 i obwodnicy autostradowej w roku 2000, my już przewidywaliśmy, że brakuje domknięcia od strony północnej, czyli między S11 a S5. Powiat wtedy miał ok. 240 tys. mieszkańców. Teraz ma 450 tys. mieszkańców. I wcale nie odbywa się to znaczącym kosztem miasta Poznania, bo do powiatu poznańskiego, według ostatnich różnic w Narodowym Spisie Powszechnym Ludności i Mieszkań 2021, wprowadziło się 100 tys. nowych ludzi, a z miasta ubyło 8 tys., czyli 92 tys. z całego kraju.

Ta obwodnica to jest obwodnica bliskiego zasięgu. Dotyczy ona gmin Suchy Las, Czerwonak, Swarzędz, Kostrzyn i Kleszczewo. Ma połączyć węzeł Złotkowo z węzłem Kleszczewo. O tych szczegółach technicznych będzie mówił pan dyrektor Marek Bereżecki z Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu. Ona ma ponad 37 km. Decyzje polityczne zapadły w roku 2000, żeby właśnie zacząć zastanawiać się nad tą obwodnicą północno-wschodnią. Ponieważ, kolokwialnie mówiąc, nie było chętnych, my podjęliśmy się tego zadania. Pierwsza koncepcja powstała w roku 2005, mało tego – ta obwodnica została wprowadzona do planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, tak że ona istnieje już 20 lat w tych materiałach planistycznych. Ideą było połączenie tych obwodnic, które istnieją, ale także skanalizowanie tranzytu, ponieważ w gminie Swarzędz i w gminie Kostrzyn są w tej chwili – powstały przez te lata – olbrzymie centra logistyczne i jazda tych samochodów na północ jest przez miasto. Chcieliśmy także miasto odciążyć od ruchu tranzytowego, a gminom stworzyć warunki do rozsądnego zagospodarowania przestrzeni – tu myślę o budownictwie mieszkaniowym, a szczególnie o aktywizacji gospodarczej. Kiedy się policzy mieszkańców na terenie tych gmin, to okazuje się, że liczba mieszkańców jest tam zdecydowanie mniejsza niż liczba samochodów. Tranzyt z północy tylko częściowo jedzie S11, natomiast zdecydowanie wjeżdża do centrum miasta Poznania. Tak jak pan poseł Zawieja powiedział, my tego zadania się podjęliśmy z myślą, że stanie się to potem inwestycją rządową. Na tym początkowym etapie wsparła nas Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – to było biuro analiz w Krakowie, które opracowało analizy o przyszłym ruchu właśnie na terenie północno-wschodnim powiatu poznańskiego i te analizy potwierdziły zasadność budowy obwodnicy.

Do tej pory zrobiliśmy spotkania z mieszkańcami – takie informacyjne, które się przerodziły potem w postrzeganiu mieszkańców bardziej w spotkania konsultacyjne, a tak naprawdę one dotyczyły informacji. Oczywiście to nie jest prosta sprawa, połączenie interesów pięciu gmin, interesów mieszkańców, interesów środowiskowych, ale co uzyskaliśmy – przebieg tej autostrady w części przechodzi przez poligon Biedrusko. Jest zgoda na to, żebyśmy tam weszli fragmentem, niedużym, ale weszli. To jest poligon natowski – to jest pierwszy sukces. To pozwala nam ochronić obszary cenne przyrodniczo i tereny, które zostały do tej pory zabudowane. To jest długość ponad 37 km. To jest wartość na dzisiaj co najmniej 1,5 mld zł. My tego nie udźwigniemy, a działamy na rzecz powiatu, miasta i w ogóle całego regionu Wielkopolski.

Złożyliśmy w roku 2017 w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska studium korytarzowe z prośbą o wydanie decyzji środowiskowej. Rozstrzygnięcie zapadło pięć lat później, negatywne dla nas – ale nie mogło być inne, bo zarzucono nam nieaktualność map. No, po pięciu latach te mapy musiały się stać nieaktualne. Odwołaliśmy się do generalnego dyrektora ochrony środowiska w roku 2021. Do tej pory jedyna informacja, którą posiadamy na dzisiaj, to jest to, że ze względu na skomplikowany charakter sprawy odwołanie zostanie rozpatrzone – i jest podawany kolejny, kolejny termin.

Jeszcze kilka zdań na temat powiatu. Mamy na dzisiaj 70 tys. podmiotów działalności gospodarczej, z miastem to jest 170 tys. W mieście jest, powiedzmy, biznes w białych rękawiczkach, w powiecie jest ten ciężki – logistyka, produkcja itd. Mamy w tej chwili 1% bezrobocia. Ta liczba mieszkańców, o której mówił pan Zawieja, za pięć lat się potwierdzi, ale za 10 lat to może być i 650 tys. mieszkańców. Bo na tyle jest przygotowanych miejsc do budowy domów jednorodzinnych.

Teraz bardzo prosiłbym pana dyrektora Marka Bereżeckiego, który w Zarządzie Dróg Powiatowych w Poznaniu jest odpowiedzialny za przygotowanie inwestycji... Nota bene chciałem powiedzieć, że to jest człowiek, który przygotowywał budowę S11, S5 i obwodnicy autostradowej miasta Poznania.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, panie starosto.

Oczywiście, przekazuję głos panu dyrektorowi Markowi Bereżeckiemu.

**Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu Marek Bereżecki:**

Dzień dobry państwu.

Panowie posłowie, szanowni państwo, jeśli chodzi o obwodnicę północno-wschodnią, rozpoczęliśmy prace na temat decyzji środowiskowej pod koniec 2015 r. Po konsultacjach i spotkaniach informacyjnych ze społeczeństwem, opracowaniu koncepcji, w 2017 r. złożyliśmy decyzję środowiskową. Decyzja środowiskowa trwała pięć lat, była uzupełniana z uwagi na skomplikowany charakter i protesty w niektórych rejonach. Była rozprawa administracyjna dla publiczności. W 2021 r. dostaliśmy odmowę wydania decyzji. Odwołaliśmy się od tego tematu. Trwa odwołanie w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Zdaję sobie sprawę, że decyzji odmownej nie ma jak podtrzymać, ale liczymy tu na pana dyrektora, że cofnie to do ponownego rozpatrzenia. Oczywiście przy ponownym rozpatrzeniu, z uwagi na to, że inwentaryzacja przyrodnicza była w 2016 r., dalej, od tego czasu już mocno zmieniły się natężenia ruchu, będzie inna prognoza i te materiały będzie trzeba poprawić i ze dwa lata nad nimi ponownie pracować. Ale chodzi o to, żeby ta decyzja w końcu została wydana. A zdajemy sobie sprawę, że sama realizacja musi nastąpić po drodze S11 i fragmencie drogi S10, którego brakuje też w okolicach Piły. Natomiast ten czas po 2030 r. właśnie na dzień dzisiejszy jest realny, żeby realizować tę obwodnicę.

Powiem tak, że jeśli chodzi o aglomerację poznańską, na autostradzie – na obwodnicy Poznania przeplatają się dodatkowo dwie drogi ekspresowe, S5 i S11. W tej chwili ruch jest już w granicach ok. 100 tys. pojazdów na dobę. Przy takim ruchu, mimo dobudowy trzeciego pasa, który jest też w tej chwili rozszerzany do węzła Poznań Wschód, nie ma dnia, żeby nie dochodziło do jakichś zdarzeń drogowych, a to powoduje, że autostrada, jako najważniejsza droga w aglomeracji, jest zablokowana. Wiemy, że dzisiaj wszyscy jeżdżą i patrzą, gdzie są korki, zatory drogowe i jak będzie ta obwodnica północno-wschodnia, zawsze jest możliwość ominięcia, szczególnie tych zadań drogowych. Zresztą za chwilę państwo i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będą mieli bardzo duży problem z przejezdnością przez Poznań po autostradzie, bo te trzy pasy ruchu, które są... Skończy się przepustowość, właśnie na tych 100 tys. pojazdów na dobę.

Jeśli chodzi o tę inwestycję, sam wniosek został złożony jako droga powiatowa lub wyższej kategorii, czyli zakładamy, że może być wojewódzka czy krajowa. Naszym zdaniem w obrębie właśnie takiej dużej aglomeracji powinna być w Poznaniu już w tej chwili ustanowiona druga, dodatkowa droga krajowa w postaci obwodnicy, zresztą tak jak się to dzieje w tej chwili w miastach w Polsce przy dużych aglomeracjach.

Czyli reasumując, liczymy na cofnięcie do ponownego rozpatrzenia, tak, żeby temat nie upadł, tylko był. Wiadomo, że musimy poprawić wszystkie materiały, na nowo przygotować inwentaryzację, prognozę ruchu, ale już jest duże rozeznanie tego tematu. Natomiast nam jako powiatowi, głównie chodzi o właściwą rezerwację terenów pod tę obwodnicę, bo co chwilę napływają wnioski o warunki zabudowy – o zabudowę tej obwodnicy. Muszę powiedzieć, że cała obwodnica – ten wariant preferowany, na 37 km wokół Poznania został tak zaprojektowany, że nie obejmuje rozbiórki żadnego budynku. To jest bardzo ważne. Dodatkowo Poznań, jako miasto, jak to się mówi, dusi się, przez brak przepraw mostowych. Tych przepraw mostowych jest za mało. Ta obwodnica powoduje przeprawę mostową po północnej stronie miasta, co też udrożni możliwość przejechania z jednej strony miasta na drugą przez rzekę Wartę.

Dziękuję bardzo za uwagę.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, panie dyrektorze.

Teraz chciałbym oddać głos panu Piotrowi Otawskiemu, generalnemu dyrektorowi ochrony środowiska.

Na początki nie stwierdziłem kworum, ale stwierdzam, szanowni państwo, kworum na posiedzeniu naszej podkomisji i oddaję głos panu dyrektorowi.

**Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:**

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odniosę się do kilku kwestii, które tutaj zostały poruszone w zakresie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i całej procedury.

Faktycznie, wniosek został złożony w 2017 roku. W 2021 roku została wydana decyzja przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska i decyzja ta była decyzją odmowną. Zwrócę tylko uwagę na to, że, to też dosyć mocno wybrzmiało w uzasadnieniu tej decyzji, regionalny dyrektor ochrony środowiska odmówił wydania decyzji ze względu na niewypełnienie warunków ustawowych w zakresie treści raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Tam był szereg uwag, które były... To znaczy, inwestor był wielokrotnie wzywany do przedłożenia uzupełnień, które po prostu nie zostały przedłożone. Nie chcę tutaj wchodzić w szczegóły merytoryczne, ale dla przykładu inwentaryzacja bezkręgowców była zrobiona w listopadzie i w grudniu, czyli w zasadzie wtedy, kiedy ich nie ma; inwentaryzacja kręgowców była zrobiona w ciągu trzech miesięcy, patrząc na cały sezon wegetacyjny; były problemy dotyczące niwelety terenu, które nie pozwalały właściwie określić uwarunkowań hałasowych i urządzeń ochrony środowiska itd. Można byłoby wymienić trochę wątpliwości co do materiałów tej decyzji, co stanowiło podstawę odmownej decyzji wydanej przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska w 2021 r., więc niewątpliwie dokumentacja ta... To znaczy, de facto niezależnie od tego, tak jak pan dyrektor powiedział, zmieniły się uwarunkowania ruchowe, prawdopodobnie zmieniła się zabudowa, co znaczy również konieczność nowych analiz hałasowych. De facto prawdopodobnie ta dokumentacja będzie musiała być w dużej mierze ponownie przygotowana.

Faktycznie odwołanie od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach trafiło do generalnego dyrektora ochrony środowiska w 2021 r. Mogę tylko powiedzieć, że nie umiem odpowiedzieć za moich poprzedników, dlaczego ta decyzja przez tyle lat nie była rozpatrywana. Objąłem urząd 27 lutego tego roku i mogę zadeklarować państwu, że decyzja zostanie wydana w ciągu miesiąca. Jest w przygotowaniu, decyzja zostanie wydana przez organ drugiej instancji w ciągu miesiąca.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Bardzo dobre wieści. Bardzo dziękujemy panu dyrektorowi.

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

Mogę dwa zdania? Ja nie będę...

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Panie starosto, proszę sekundę poczekać. Zbiorę teraz jeszcze głosy i za chwilę oczywiście oddam panu głos.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos na ten temat?

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Ja na końcu.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dobrze, czyli pan starosta i pan poseł Zawieja.

Proszę bardzo.

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

Panie dyrektorze, nie chcę z panem polemizować. Mam tutaj wypisane na czerwono różne rzeczy, które są nie takie, jak pan przedstawił. Ale to nie ma sensu, bo sami wiemy, że po tylu latach to i tak, i tak jest nieaktualne, i trzeba to rozpatrzyć na nowo. Mamy doświadczenie z lat poprzednich. Natomiast tutaj dla mnie osobiście bardzo ważną sprawą jest szybka reakcja. Bo jeśli składamy mapy z takiego okresu i po pięciu latach się mówi, że one są nieaktualne – to one są nieaktualne, prawda? Jeśli coś składamy – dokumenty, które mają określony czas ważności, to w tym okresie należałoby to rozstrzygnąć. I taką prośbę mam – proszę cofnąć tę decyzję do ponownego rozpatrzenia, my do tego ponownie przystąpimy. Mało tego, wspiera nas w tych zadaniach planistycznych marszałek

województwa wielkopolskiego, a Stowarzyszenie Gmin, Powiatów i Województw „Droga S11”, o którym pani dobrze wie, wydało rekomendację dla konieczności budowy tej obwodnicy północno-wschodniej.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo, panie starosto.

Oddaję głos panu posłowi.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo chciałem podziękować panu dyrektorowi generalnemu ochrony środowiska za tę szybką reakcję. Mogę tylko powiedzieć ze strony mojej i Parlamentarnego Zespołu do spraw Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, bądź również Wielkopolskiego Zespołu Parlamentarnego, że będziemy się starali, aby być może, stawiam taki znak zapytania, to zadanie w zakresie ponownej procedury planistycznej czy środowiskowej, zostało przejęte przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Być może się uda, być może nie, ale na tym etapie, panie Piotrze, bardzo panu dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś w tym punkcie chciałby jeszcze zabrać głos?

Nie widzę, w związku z tym przechodzimy do punktu drugiego – informacja ministra infrastruktury na temat planu budowy wiaduktu w Jankowicach wzdłuż drogi krajowej nr 92 w gminie Tarnowo Podgórne.

Pani dyrektor, oddaję pani głos.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:**

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o miejscowość Tarnowo Podgórne, zauważyliśmy konieczność modernizacji drogi krajowej nr 92 i zadanie inwestycyjne obejmujące tę miejscowość jest przygotowywane i właściwie już realizowane od 2017 r. W ramach planów, które w ramach tego zadania inwestycyjnego zrobiliśmy, na dzień dzisiejszy zmodernizowana została już cała nawierzchnia drogi krajowej nr 92, także w okolicach postulowanego dzisiaj wiaduktu w Jankowicach. W związku z tym jesteśmy w dość trudnej sytuacji, jeżeli chodzi o ten postulat, ponieważ musimy przestrzegać ustawy o finansach publicznych. Na modernizację tej drogi na tym odcinku wydaliśmy ponad 26 mln zł. W tym momencie jest to wydatek świeży, ponieważ zadanie jest cały czas realizowane, jeszcze nie zakończyliśmy wszystkich jego elementów, m.in. nie są zrobione jeszcze np. ekrany czy przebudowa sąsiedniego węzła. W związku z tym, że te 26 mln zł środków publicznych wydaliśmy na modernizację tej jezdni w ostatnim czasie nie możemy doprowadzać do sytuacji, że będziemy te efekty już w tym momencie tracili przez rozpoczynanie nowego zadania inwestycyjnego, ponieważ byłoby to sprzeczne z art. 44 ustawy o finansach publicznych. W związku z tym na dzień dzisiejszy, biorąc pod uwagę skalę potrzeb całego kraju, a w skali całego kraju, w ramach „Programu wzmocnienia krajowej sieci drogowej do 2030 roku”, w ramach którego realizowane są zadania na sieci niższej niż autostrady i drogi ekspresowe, mamy obecnie w przygotowaniu i w realizacji ponad 970 zadań na kwotę ponad 31 mld zł. Nie możemy doprowadzać do sytuacji, w której środki, które są wydane w ciągu ostatniego roku czy dwóch lat, byłyby tak naprawdę marnotrawione, ponieważ byłyby to roboty utracone i na tym samym odcinku rozpoczynalibyśmy nowe zadanie inwestycyjne, więc na dzień dzisiejszy po prostu musimy poczekać na zamortyzowanie się tych nakładów, które zostały poniesione na tym odcinku i oczywiście w przyszłości nie wykluczamy, a wręcz też obserwujemy, że dla upłynnienia ruchu oczywiście tam przydałoby się inne rozwiązanie. Natomiast na chwilę obecną zostało tam wykonane świeże zadanie inwestycyjne i nie możemy tych efektów od razu niszczyć, biorąc pod uwagę skalę potrzeb w całym kraju. Państwo zdają sobie doskonale sprawę, ile postulatów napływa do generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, czy do ministra infrastruktury w zakresie istniejących dróg krajowych. Naprawdę staramy się te wszystkie zadania

realizować, ale są niestety zarówno ograniczenia finansowe, jak i ograniczenia rynku budowlanego. Myślę, że skala ponad 31 mld zł i 970 zadań w skali kraju jest bardzo duża. Ponad 2 tys. zadań jeszcze czeka na realizację, więc w takiej sytuacji nie możemy doprowadzić do przypadku, gdzie w jednym miejscu dopiero skończona inwestycja będzie robotami utraconymi i będziemy wchodzić tam z nową, inną inwestycją. Ale tak jak powiedziałam, nie wykluczamy w przyszłości i w przyszłości będziemy na pewno realizować to zadanie.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, pani dyrektor.

Teraz chciałbym oddać głos panu posłowi Zawiei.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

A potem panu wójtowi.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Tak. A za chwilę o zabranie głosu poproszę pana Tadeusza Czajkę, wójta gminy Tarnowo Podgórne.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Może tak – dziękuję, że ten odcinek drogi nr 92 został zmodernizowany, jednakże każdy, kto stamtąd jest albo ma okazję być, wie, że ta droga na wysokości Rumianka się po prostu zwęża i to jest takie wąskie gardło. Wiem, że ta inwestycja była już częściowo projektowana, w dwóch etapach. Tam jest takie rondo im. Wałęsy, z tego, co pamiętam. I jest też decyzja środowiskowa również na pewnym etapie budowy dróg serwisowych wzdłuż, chociażby, z tego co pamiętam, co do ekranów akustycznych, więc jeżeli chodzi o Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, coś się działo w tym temacie.

Rozumiem tutaj, pani dyrektor, cały aspekt tego, co się zrobiło. Ale moim skromnym zdaniem, nie mówię, że w tym roku czy w przyszłym, ale można ze spokojem powrócić chociażby do tematu wykorzystania tych koncepcji, czy tej częściowej decyzji środowiskowej na jakiś etap tych prac, bo doskonale wiemy, że cały proces planistyczny potrwa kilka lat. Oczywiście to również jest wtedy wydatek inwestycyjny i oczywiście każdemu ciału jest bliższa koszula. Rzeczywiście ten temat z wąskim gardłem... Nie muszę mówić, jaką rolę, nie tylko u nas, w regionie, ale na mapie całego kraju odgrywa gmina Tarnowo Podgórne, z największą liczbą podmiotów gospodarczych pre saldo w każdym... Wystarczy zobaczyć, jacy potentaci mają tam swoje siedziby, jaki przemysł tam jest i z czym się to wiąże, i z czym pan wójt, czy władze powiatu muszą się zmagać na co dzień – więc dziękuję pani dyrektor za tę wypowiedź, niemniej wydaje mi się, że dobrze jest zacząć rozmawiać na temat tego, żeby w najbliższych latach, tak jak tutaj jest wstępna deklaracja – oczywiście, wstępna – aby rozmawiać, aby coś w tym temacie zmienić i to zacząć, być może przy współudziale strony samorządowej, zacząć projektować.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, panie pośle.

Proszę o zabranie głosu pana wójta Tadeusza Czajkę.

**Wójt gminy Tarnowo Podgórne Tadeusza Czajka:**

Panie przewodniczący, wysoka podkomisjo, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie – za możliwość zaprezentowania naszej sprawy na tym forum.

Może zanim przedstawię sytuację społeczno-gospodarczą w naszej gminie w świetle tego problemu, to odniosę się do wypowiedzi pani dyrektor. Otóż ta inwestycja, o której pani mówiła, nie objęła tego skrzyżowania. Ona obejmuje odcinek drogi krajowej nr 92, ale do tego skrzyżowania. Jest też ta inwestycja w trakcie – ta część, powiedziałbym, główna, czyli wymiana nawierzchni głównych jezdni została zrealizowana wraz z urzędzeniami, które znajdowały się w obrębie tej jezdni, natomiast jeszcze ciągle czekamy na realizację poboczy, również ekranów, o których pani wspomniała. Ale to nie dotyczy Tarnowa Podgórnego – te ekrany są tam na wcześniejszym odcinku, natomiast to skrzyżowanie jest już poza tym obszarem szerokiej jezdni ze skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Natomiast rozwój gospodarczy tego regionu, tu też w kontekście naszej gminy, sprawił, że dzisiaj Tarnowo Podgórne jako gmina jest największym rynkiem pracy w otoczeniu Poznania. Jest tam ok. 60 tys. miejsc pracy. Charakteryzujemy się pod kątem logistycznym tym, że jesteśmy jedną z dwóch spośród 17 gmin powiatu poznańskiego, w których nie ma linii kolejowej. A zatem wszystko, cały transport, czy to osobowy, czy towarowy, polega na ruchu kołowym. Ta droga nr 92 przez lata stanowiła dla nas jakby źródło rozwoju, była tym głównym motorem, bo to pierwotnie była droga międzynarodowa Warszawa – Berlin, później jej status spadł, jak powstała autostrada. Niemniej jednak ona jest główną osią ruchu w tym zachodnim kierunku, tych zainteresowanych bezpośrednim wjazdem do Poznania. Na tym skrzyżowaniu bierze udział w ruchu 25 tys. pojazdów na dobę... To są dane sprzed kilku lat, z okresu COVID-19. Tak jak pan dyrektor mówił tutaj, że w niewłaściwym okresie... Ten okres nie jest reprezentatywny dla aktualnego czasu, bo ten ruch dzisiaj jest coraz większy. Zresztą proces gospodarczy związany z nowymi inwestycjami nie spowolnił. Nieustannie powstają nowe firmy. Dzisiaj najwięcej jest właśnie tych firm logistycznych. I to skrzyżowanie sprawia, że ta droga po prostu nie ma już tych walorów przepustowości. Ruch jest zdecydowanie większy niż ta droga może pomieścić i to nie tylko ze względu na ruch wzdłużny, czyli na tym głównym ciągu, ale to skrzyżowanie Jankowice – Tarnowo Podgórne i Kaźmierz, bo tam, na to rondo zbiegają się cztery drogi, co powoduje, że ten ruch poprzeczny wstrzymuje ruch wzdłużny i w jednym, i w drugim kierunku, nie tylko w godzinach szczytu – powstaje zator. Ten zator sprawia, że wielu kierowców szuka alternatywnego objazdu. I teraz pojawia się taka dosyć kuriozalna sprawa, bo tę drogę poza miejscowością Tarnowo Podgórne wybudowano 50 lat temu, a dzisiaj większy ruch przemieszcza się przez Tarnowo Podgórne niż wtedy, kiedy tej obwodnicy nie było, dlatego że pojazdy uciekają, z jednej strony przez wcześniejszą miejscowość Rumianek, zdążyliśmy tylko ograniczyć do ciężarowych, ale cały ruch osobowy oblatuje, a z drugiej strony zjeżdżają bezpośrednio przez Tarnowo i szukają alternatywnego przejazdu. To jest bardzo uciążliwe dla mieszkańców, nie mówię tu już o ochronie środowiska i dzisiejszych tendencjach, żeby na to wpływać, ale również dla funkcjonowania i rozwoju gospodarczego.

Chcę też powiedzieć, że w roku chyba 2008 wyszliśmy z inicjatywą, żeby to skrzyżowanie przebudować. Wtedy było to zwykłe skrzyżowanie, wywoływało bardzo dużo zdarzeń drogowych i opracowaliśmy na własny koszt projekt zbudowania ronda. Wtedy przyjechałem też do Warszawy, do ministerstwa, zwróciłem się o pomoc i w 50% z budżetu gminy, a w 50% z budżetu państwa powstało rondo. Ono wtedy spełniało swoją rolę, ale to tempo przyrostu ruchu dzisiaj sprawia, że tam jest po prostu zator. I jeszcze raz podkreślę, oprócz tego, że to jest duże utrudnienie dla ruchu głównego, który odbywa się drogą nr 92, to też bardzo utrudniony jest ruch lokalny, bo jest trudno się przebijać w poprzek i jednocześnie wewnątrz miejscowości, samego Tarnowa Podgórne, zwiększony ruch przez uciekanie, omijanie korków, które są w tym miejscu.

Dlatego postulujemy o to, żeby przystąpić do prac projektowych, zdając sobie sprawę, jak bardzo długo trwają te procesy, co podkreślał tu pan poseł Zawieja. Warto już rozpocząć prace. W żaden sposób to nie niweczy dotychczasowych realizacji inwestycyjnych, bo chcę też przypomnieć, że od lat oczekujemy na przebudowę węzła w Tarnowie Podgórny w postaci wybudowania ronda po stronie południowej przy wiadukcie, które też jest w tym dużym planie, a tenże plan jest już od wielu, wielu lat. I mając te doświadczenia na uwadze, warto już teraz zacząć, bo i tak, kiedy będzie możliwa ta finalizacja, tam będzie naprawdę bardzo, bardzo trudna sytuacja. To dla nas, dla naszego rozwoju, a który jest też spójny z rozwojem kraju, rozwojem państwa, bo przecież ci przedsiębiorcy, których tam jest ponad 6 tys., płacą różnego rodzaju podatki, z których korzysta też budżet państwa. Warto wyjść z takim ruchem. Jesteśmy gotowi nawet uczestniczyć w tym przedsięwzięciu na etapie projektowym, po to, żeby umożliwić szybsze przeprowadzenie tej procedury i poprawić przepustowość na tym skrzyżowaniu. To się tam wiąże z wybudowaniem dwupoziomowego skrzyżowania, dzisiaj już nie ma szans na inne rozwiązanie, które mogłoby ruchowo funkcjonować przez dłuższy czas; pewnie z poszerzeniem jezdni, bo jest tam miejsce, żeby jezdnia była trochę szersza i wtedy można byłoby zrobić po dwa pasy

w każdym kierunku na tym krótkim odcinku, bo tam jest to chyba ok. 1 km, może 1,5 km, między jednym a drugim wiaduktem. Ale trudno znaleźć inne rozwiązanie.

Konsultowałem się ze specjalistami – pan dyrektor Marek Bereżecki ma doświadczenie z pracy w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i jego wiedza jest tu niezastąpiona. Był też wtedy, kiedy przeprowadzaliśmy całą procedurę z realizacją tego ronda. Było to pomyślne rozwiązanie, było to wspólne działanie i przyniosło wszystkim sukces. Dlatego jeżeli może pan przewodniczący umożliwić wypowiedź panu dyrektorowi od strony technicznej, będę bardzo wdzięczny.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):**

Dziękuję, panie wójcie.

Oczywiście, jeżeli pan dyrektor wyrazi chęć.

Proszę bardzo, oddaję głos panu Markowi Bereżekiemu.

**Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu Marek Bereżecki:**

Panie przewodniczący, chciałbym tutaj potwierdzić wypowiedź pana wójta. Dzisiaj przepustowość na tej drodze jest już gdzieś, trudno mi powiedzieć dokładnie, ale na poziomie E czy F, czyli wyczerpana. Natężenie ruchu na wylocie z Poznania do Tarnowa Podgórnego kształtuje się od ok. 50 tys. pojazdów na dobę na granicy miasta do 25 tys. pojazdów na dobę w samym Tarnowie Podgórnym. W samym Tarnowie Podgórnym na początku jest węzeł dwupoziomowy typu półkoniczyna, są jeszcze dwie jezdnie, które schodzą do jednej jezdni. Później już cała obwodnica Tarnowa Podgórnego, ok. 2 km, jest jednojezdniowa.

Chciałbym tu powiedzieć, że właśnie jedynym sensownym rozwiązaniem jest zastąpienie węzła dwupoziomowego typu półkoniczyna też tam. Natomiast do tego zadania jednak trzeba rozszerzyć istniejącą drogę na długości ok. 1,5 km do czterech pasów ruchu. Zdajemy sobie sprawę z tego, że jeśli chodzi o drogę krajową nr 92, ona jest alternatywną drogą dla autostrady, dla koncesji, którą ma Autostrada Wielkopolska i musimy udowodnić przy tym zadaniu, że przepustowość tej drogi w tym miejscu jest już całkowicie na wyczerpaniu. Mówię, trudno mi powiedzieć, czy to jest jeszcze poziom swobody E czy F. Na pewno w określonych godzinach to już jest całkowicie poziom F i trzeba tę właśnie drogę rozbudować o ten węzeł, natomiast krótki odcinek, to 1,5 km jednej jezdni, poszerzyć do czterech pasów ruchu.

Tak że uważam, że samo przygotowanie zadania będzie trwało trzy do czterech lat, realizacja to jest oczywiście, powiedzmy, cykl dwuletni – tak że powinno to się znaleźć w perspektywie realizacji do ok. 2030 r.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):**

Dziękuję, panie dyrektorze.

Czy ktoś ze strony samorządowej chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo.

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

Szanowni państwo, to nie jest tak, że mamy tylko kierowców.

Znając problemy metropolii, te natężenia ruchu, o których mówił pan wójt Czajka, występują także w innych miejscach. To jest problem. Ten gruntowny, czy tak duży rozwój powiatu daje szansę, ale też stwarza różnego rodzaju problemy. My stawiamy w tej chwili, ile tylko się da, na transport publiczny. A że potrafimy współpracować, to chcę powiedzieć, że wszystkie gminy powiatu, powiat poznański, miasto Poznań i nawet cztery gminy spoza powiatu, są zrzeszone w Stowarzyszeniu Metropolia Poznań. Metropolia Poznań jest jedynym obwarzankiem w kraju. Nasze gminy nigdy nie miały statusu miast powiatowych. Ale potrafimy się porozumieć. Są z nami też burmistrzowie i wójt Czerwonaka, i pan burmistrz Kostrzyna, którzy także są zainteresowani obwodnicami. Muszę państwu powiedzieć, że ze środków własnych, także przy pomocy zewnętrznych źródeł, w wielu miejscach zlikwidowaliśmy kolizje jednopoziomowe związane z przejazdami przez najbardziej obciążone trasy kolejowe. Myślę tutaj o trasie Warszawa – Berlin, tam udało się nam wybudować dwa duże wiadukty. A z kolei na drugiej takiej części, to jest linia kolejowa z Gniezna – jeden. I to wszystko robiliśmy we współpracy między sobą – z gminami. Tak że próbujemy

te problemy komunikacyjne związane z ruchem drogowym, tak, jak się da, rozwiązywać sami, ale to, co powiedział pan wójt Czajka – są takie momenty... Bo tam nie ma kolei i tam tak szybko niczego nie poprawimy, tylko musimy się oprzeć na transporcie drogowym, tam szczególnie jest ten transport wynikający ze strefy aktywizacji gospodarczej.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, panie starosto.

Czy ktoś ze strony samorządowej chciałby jeszcze zabrać głos?

Nie widzę.

Pani dyrektor, czy chciałaby się pani odnieść, czy już raczej wszystko zostało powiedziane?

**Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:**

Myślę, że wszystko zostało powiedziane. Tak jak powiedziałam, zdajemy sobie sprawę z potrzeb infrastruktury, tylko jesteśmy ograniczeni środkami finansowymi. I jeszcze taka ogólna uwaga, jeżeli chodzi o obecną sytuację, to też tutaj prosimy o zrozumienie, bo w pierwszej kolejności środki musimy przeznaczyć na odbudowę tych naszych dróg krajowych, które też w sporej części uległy zniszczeniu na skutek powodzi, więc te wolne środki w pierwszej kolejności w tym momencie, niestety albo stety, musimy po prostu przeznaczyć na te regiony, które ucierpiały najbardziej.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, pani dyrektor.

Jeszcze zgłasza się pan wójt Tadeusz Czajka.

Bardzo proszę.

**Wójt gminy Tarnowo Podgórne Tadeusza Czajka:**

Pani dyrektor, a gdyby nam umożliwić wykonanie projektu tego przedsięwzięcia? On mógłby wtedy być brany pod uwagę do realizacji w przyszłości? Bo jesteśmy tak zdeterminowani, że gotowi jesteśmy zrezygnować z jakichś lokalnych, własnych przedsięwzięć, po to, żeby przyspieszyć realizację tego przedsięwzięcia. Ona w żaden sposób nie będzie naruszać dotychczasowych nakładów, ewentualnie te, które były wspólne na początku lat dwutysięcznych, o których wspominałem – o tym rondzie, natomiast to wszystko będzie się działo na tym odcinku, który nie był objęty inwestycją wcześniejszą. Ale jeżeli jest taka sytuacja ze strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która... Rozumiem, że w jej zakresie jest realizacja tych projektów. My jesteśmy gotowi wziąć na siebie ten ciężar, po to, żeby przyspieszyć realizację tego zadania.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, panie wójcie.

Pani dyrektor.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:**

Jeżeli chodzi o zawierane porozumienia, oczywiście, jak najbardziej jest taka możliwość, tylko najlepiej tutaj wspólnie ustalić też możliwy harmonogram realizacji, bo samo przygotowanie dokumentacji jest cenne, tylko najlepiej skorelować to z późniejszymi możliwościami finansowymi, już realizacji. I jak najbardziej, wspólne projekty z samorządami bardzo cenimy i taka współpraca jest podejmowana często.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, pani dyrektor.

Myślę, że najlepszym ambasadorem tego projektu będzie pan poseł Bartosz Zawieja, któremu oddam głos na końcu, żeby podsumował.

A jeszcze pani... Tak.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Wsparcie z Pomorza.

**Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):**

Serdecznie witam samorządowców z okolic Poznania. Rozumiem państwa determinację i te apele, ponieważ sama przez 21 lat byłam wójtem gminy Pruszcz Gdański, w związku z powyższym wiem, jak nie jest prosto, szczególnie w takich gminach, które bardzo dynamicznie się rozwijają i niekoniecznie nasze, samorządowe pieniądze są w stanie podołać wyzwaniom, które z jednej strony stawiają mieszkańcy, a z drugiej strony oczekują tego przedsiębiorcy. Ale gratuluję determinacji i myślę, że ten pomysł, jeśli chodzi o włączenie się do realizacji inwestycji przez wykonanie dokumentacji to jest bardzo dobry krok i pewnie tutaj, tak, jak pani dyrektor powiedziała, są z tym jednak związane pewne uzgodnienia.

Natomiast, pani dyrektor, mam taką głęboką nadzieję, że te zapowiedziane środki unijne też trochę pozwolą na wsparcie odbudowy nieprawdopodobnych zniszczeń, jakie miały miejsce w ostatniej powodzi. A więc może się jednak uda, że niekoniecznie państwo będą te koszty z własnych środków, z własnego budżetu... I życzę tego, nam wszystkim, bo to byłaby znakomita wiadomość dla nas wszystkich.

Oczekiwanie, jeśli chodzi o budowę dróg, na terenie Polski są ogromne. Jesteśmy w podobnej sytuacji. Państwo mówili tutaj o ok. 100 tys. pojazdów na dobę na jednym z odcinków dróg, ja niedawno mówiłam o 110 tys. pojazdów na dobę na obwodnicy Trójmiasta, która jest tylko dwupasmowa, bez pasa awaryjnego i muszę państwu powiedzieć, że z podobną determinacją staramy się przekonać ministerstwo, że to nasze zadanie też jest ważne.

Ale jeszcze raz chciałam powiedzieć, że naprawdę bardzo mocno się przysłuchujemy państwa oczekiwaniom, wystąpieniom i chyba taką bezcenną rzeczą jest to, że macie swoich ludzi z terenu, którzy będą bez wątpienia dbali i pamiętali, a w naszą pamięć państwa wizyta i głosy też się wbijają. Bardzo dziękuję.

Dziękuję i życzę powodzenia.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos?

Pani poseł Oliwiecka, proszę bardzo.

**Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący.

Ja również bardzo dziękuję za to spotkanie, za to posiedzenie i jestem dumna z tego, że w Wielkopolsce samorządowcy są tak zorganizowani i biorą sprawy w swoje ręce, i są otwarci na współpracę. Liczę, że ta współpraca będzie również ze strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bo to, co deklarował tutaj pan wójt, odnośnie nawet do zmiany priorytetów dla gminy, sfinansowania przynajmniej części projektów, jest bardzo, bardzo istotne, ale faktycznie wszyscy wiemy, jak transport po prostu niszczy i utrudnia życie mieszkańcom.

Panie przewodniczący, czy mogę nawiązać... Otworzyć nowy wątek, jedno pytanie, korzystając z okazji?

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Oczywiście.

**Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):**

Bo jeżeli jesteśmy już w Wielkopolsce i zjedziemy troszkę niżej, i mam tutaj państwa, przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, chciałam zapytać o rządowy „Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030”, a konkretnie o obwodnicę Kalisza – o to, na jakim etapie jest decyzja środowiskowa, dla którego wariantu jest przygotowywana? Tam też sprawa jest bardzo pilna, bo Kalisz jest jedynym byłym miastem wojewódzkim, które nie ma obwodnicy.

Jeżeli mają państwo takie informacje teraz, to prosiłabym teraz, jeżeli nie – bardzo chętnie umówię się już po posiedzeniu na szczegółowe informacje.

A pana przewodniczącego bardzo chciałabym prosić o to, żeby ten temat też był przedmiotem prac tej podkomisji, bo to jest bardzo istotne dla południowej Wielkopolski.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, pani poseł.

Oczywiście, jeżeli jest taki wniosek, zrobimy specjalne posiedzenie na temat tej inwestycji.

Panie dyrektorze, jeżeli ma pan takie dane, to oczywiście proszę o zabranie głosu, a jeżeli nie, to prosimy o odpowiedź na piśmie i myślę, że to będzie najwygodniej.

**Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:**

Panie przewodniczący, tak, oczywiście, sprawdzimy i przygotujemy odpowiedź, natomiast ja nie jestem w stanie jej udzielić. Inwestycji jest bardzo dużo, więc...

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Oczywiście, jest to zrozumiałe.

Jeszcze pani dyrektor chciałaby zabrać głos.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Krupa:**

Tak, to jest nasza inwestycja, absolutnie się do niej przyznajemy.

Zdajemy sobie też sprawę z dwóch obozów, które się tutaj utworzyły, jeśli chodzi o wybór wariantu dla obwodnicy Kalisza. Na chwilę obecną czekamy cały czas na wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Wniosek, który złożyła Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad był ze wskazaniem na wariant najbardziej oddalony od Kalisza, czyli ten, który nie wykorzystuje wcześniej zbudowanego obejścia Nowych Skalmierzyc. Wszyscy wiemy, jakie tutaj są uwarunkowania terenowe. Mamy część osób, która preferuje ten wariant, na który Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej i część osób skupionych wokół Nowych Skalmierzyc, która protestuje przeciw temu wyborowi i postuluje wskazanie wariantu, który jest położony bliżej Kalisza. Rozstrzygnie nam decyzja środowiskowa. Spodziewamy się później odwołań od tej decyzji środowiskowej, więc będziemy musieli na pewno poczekać na ustatkowanie się decyzji, żeby iść z dalszymi krokami przygotowania tej inwestycji, więc ta sprawa na chwilę obecną jest cały czas otwarta.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskołaski (KO):**

Dziękuję, pani dyrektor.

Jeszcze pan poseł Habura. Mamy nadzieję, że na temat dzisiejszego posiedzenia podkomisji.

**Poseł Krzysztof Habura (KO):**

Jak najbardziej na temat dzisiejszego posiedzenia podkomisji.

Chciałbym również powitać państwa samorządowców z powiatu poznańskiego i przy okazji przekazać pozdrowienia dla pana starosty Grabkowskiego, którego znam od lat, a to z racji tego, że przez 17 lat byłem starostą pabianickim i spotykaliśmy się w wielu sytuacjach. No, pan Janek był przecież również członkiem Zarządu Związku Powiatów Polskich...

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

Właśnie dzisiaj się wybierają.

**Poseł Krzysztof Habura (KO):**

Wybierają się dzisiaj – więc proszę go pozdrowić.

A z tych relacji z panem starostą wiem, że powiat faktycznie jest chyba największym powiatem w naszym kraju i ma bardzo dobrych samorządowców, bo zabiegał wielokrotnie o sprawy powiatu poznańskiego na posiedzeniach Zgromadzenia Ogólnego Związku Powiatów Polskich i nie tylko – po prostu przy pracach różnego rodzaju komisji Związku Powiatów Polskich.

Ale również chciałbym państwu pogratulować pana posła Zawiei, który naprawdę wielokrotnie zabiera głos w sprawach związanych z województwem wielkopolskim, powiatem poznańskim. Możecie być też naprawdę dumni, że macie takiego przedstawiciela, o którym wiem, że będzie zawsze stał na straży państwa interesów i działał na rzecz dobra powiatu.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Dziękuję.

Proszę bardzo.

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

Ja tylko dodam, że to też trochę nasza zasługa. Przecież pan poseł Zawieja był dyrektorem naszego wydziału pozyskiwania środków z funduszy Unii Europejskiej. Przez ile lat, Bartku?

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

17.

**Wicestarosta poznański Tomasz Łubiński:**

17.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Kuźnia kadr w powiecie poznańskim.

Szanowni państwo, będziemy kończyć.

Na podsumowanie chciałbym oddać głos panu posłowi Zawiei.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Szanowny panie przewodniczący – bardzo chciałem podziękować panu przewodniczącemu Truskolaskiemu, że w obliczu gąszczu marzeń różnych inwestycji drogowych z terenu całego kraju znalazł to miejsce, że mogliśmy tutaj przedstawić dwa bardzo ważne aspekty dotyczące Poznania i jego okolic. Za to, panie przewodniczący, bardzo dziękuję i w imieniu nas wszystkich, ale również strony samorządowej. Zapraszam do Poznania również innych członków podkomisji.

Krzysiu Haburze dziękuję, bo też jesteś super, fenomenalnym samorządowcem, a ci państwo, którzy wokół ciebie siedzą, to są bez wątpienia tacy sami wspaniali ludzie. My kochamy swoje małe ojczyzny i będziemy robić wszystko.

Ale kończąc, takie krótkie podsumowanie. Chciałbym podziękować panu dyrektorowi generalnemu ochrony środowiska za tę deklarację, że będziemy wiedzieć, co dalej w tym większym temacie. Potem oczywiście będziemy się zastanawiać, czy będziemy robić coś dalej. Jeżeli chodzi o drugi etap, dziękuję panu wójtowi Czajce za tę deklarację wzięcia na siebie po raz kolejny – bo tak chyba można powiedzieć – współfinansowania ewentualnej budowy wiaduktu w Jankowicach z drogami serwisowymi. Szanowni państwo, ja tylko nadmienię jeden aspekt – we wsi Jankowice jest cała, na cały kraj, siedziba logistyczna koncernu Lidl. Ten, kto nie wie, jakie są firmy w pobliżu tej lokalizacji, tej drogi – to jest nie tylko DB Schenker, to są najpotężniejsze koncerny o zasięgu globalnym. Imperial Tobacco, czy wiele innych rzeczy przejeżdża właśnie tym odcinkiem drogi krajowej nr 92 do Parku Przemysłowego „Sowia”, jeżeli dobrze pamiętam.

I co tu dużo mówić – będziemy się starali. Mogę tylko zapewnić, że będziemy się starali przez pana ministra Bukowca zrobić jakieś spotkanie na temat ewentualnego przejęcia projektowania tego odcinka przez stronę samorządową czy jakieś ewentualnie jakiegoś współfinansowania. Wiadomo, że to będzie trwało pewnie 3–4 lata. Ale na tym etapie dziękuję państwu, również pani dyrektor, za to, że w obliczu tego szaleństwa, które macie na południu Polski, znaleźliście czas i miejsce, żeby wysłuchać naszych marzeń.

Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):**

Również bardzo dziękuję wszystkim państwu za obecność, za merytoryczną dyskusję i na pewno będziemy spotykać się na kolejnych posiedzeniach podkomisji, aby również rozwiązywać problemy dróg, które są w naszych małych ojczyznach, w województwach, powiatach, gminach. Bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejsze spotkanie.

Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji.

Zamykam posiedzenie.