

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
BUDOWNICTWA, GOSPODARKI
PRZESTRZENNEJ I MIESZKANIOWEJ
ORAZ POCZTY (NR 10)
z dnia 13 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz poczty (nr 10)

13 marca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz poczty, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Gdańsku pod przewodnictwem poseł **Magdaleny Małgorzaty Kołodziejczak (KO)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat perspektyw przebudowy obwodnicy zachodniej – droga S6 na odcinku węzeł Rusocin – węzeł Karczemki – oraz budowy węzłów zespołowych Straszyn, Kowale, Szadółki w kontekście dalszej rozbudowy miasta i budowy centrów logistycznych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Struk** marszałek województwa pomorskiego wraz ze współpracownikami, **Karol Markowski** dyrektor Oddziału Gdańsk Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Tomasz Kwieciński** radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Piotr Borawski** zastępca prezydenta Miasta Gdańska wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bożyk** zastępca wójta gminy Pruszcz Gdański, **Andrzej Chmielewski** przewodniczący Rady Gminy Pruszcz Gdański, **Marek Goliński** wójt gminy Kolbudy ze współpracownikiem, **Jarosław Karnath** starosta powiatu gdańskiego, **Jan Kleinsmidt** przewodniczący Sejmiku Województwa Pomorskiego, **Tomasz Wawrzonek** zastępca dyrektora ds. zarządzania Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni oraz senator **Leszek Czarnobaj**.

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

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Proszę państwa, bardzo proszę o zajęcie miejsc. Z małym opóźnieniem rozpoczniemy posiedzenie podkomisji. Muszę powiedzieć, że niezwykle się cieszę, że posiedzenie podkomisji, która zajmuje się budownictwem, zagospodarowaniem przestrzennym i Poczta Polska ma miejsce w Urzędzie Marszałkowskim naszego pięknego województwa pomorskiego.

Szanowni państwo, na początku chciałabym bardzo podziękować panu marszałkowi za to, że możemy się tutaj spotkać. W specjalny sposób witam wyjątkowego gościa, pana Stanisława Bukowca, wiceministra infrastruktury. Witamy, panie ministrze.

Proszę państwa, dzisiaj posiedzenie podkomisji będzie poświęcone omówieniu sytuacji na obwodnicy zachodniej, szczególnie ten odcinek Rusocin–Karczemki, o którym już wielokrotnie mówiliśmy, a także realizacji węzłów zespołowych.

Jeśli państwo pozwolicie, to króciutko przypomnę historię posiedzeń komisji do spraw drogownictwa. Dwukrotnie poprosiliśmy o wprowadzenie na posiedzenie komisji do spraw drogownictwa tematu naszej obwodnicy i sytuacji na niej. Posiedzenia odbyły się 4 lipca 2024 r., a także 19 grudnia 2024 r. Na początku rozmawialiśmy na ten temat z panem ministrem Gancarzem. Potem, po zmianie, tym tematem bardzo intensywnie zajął się pan minister Bukowiec. Z tego miejsca dziękuję również za to, że zgodnie z ustaleniami, jakie zapadły na posiedzeniu na ostatniej podkomisji, jesteśmy na Pomorzu i mam nadzieję, że pan minister nam przywiózł dobre wiadomości.

Proszę państwa, jak widzimy, grono zainteresowanych jest bardzo duże, spotykaliśmy się w Warszawie również w takim szerokim gronie. Teraz pozwólcie państwo, że przywitam osoby, które zgłosiły swój udział w posiedzeniu podkomisji. Postaram się również przywitać osoby,

które znam, a się nie zgłosiły. Natomiast jeśli państwo będziecie zabierali głos, to też bardzo proszę o to, żebyście państwo się przedstawiali.

Na początku jeszcze raz witam pana ministra Stanisława Bukowca. Witam pana marszałka Mieczysława Struka, tym razem jako gościa. Witam bardzo serdecznie pana wiceprezydenta miasta Gdańska, Piotra Borawskiego. Witam bardzo serdecznie pana przewodniczącego sejmiku województwa, bardzo nam miło, że pan przewodniczący znalazł czas dla nas. Witam serdecznie pana dyrektora Departamentu Infrastruktury, Krzysztofa Czopka. Witam pana prezesa PKM, Grzegorza Mocarskiego. Witam pana dyrektora Grzegorza Stachowiaka, Zarząd Dróg Wojewódzkich. Witam bardzo serdecznie pana Leszka Czarnobaja, senatora pomorskiego. Witam serdecznie panią Magdalenę Srokę, panią posłankę z naszego 25. okręgu. Witam bardzo serdecznie pana posła Stanisława Lamczyka. Witam serdecznie przewodniczącego Rady Gminy Pruszcz Gdański, pana Andrzeja Chmielewskiego. Witam pana wicewójta Gminy Pruszcz Gdański, Andrzeja Bożyka. Witam serdecznie pana wicemarszałka województwa pomorskiego, Adama Gawrylika. Witam bardzo serdecznie panią dyrektora Wydziału Infrastruktury Urzędu Wojewódzkiego, panią Małgorzatę Cymerys. Witam wójta i wicewójta gminy Kolbudy, pana Marka Golińskiego i pana Aszyka. Witam serdecznie pana starostę gdańskiego, pana Ireneusza Karnatha. Witam serdecznie wiceburmistrza Pruszcza Gdańskiego, pana Klaczkowskiego.

Teraz przechodzę do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam bardzo serdecznie pana Pawła Woźniaka, dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam bardzo serdecznie panią Katarzynę Kościeszę, dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, witam pani dyrektora. Witam pana Michała Perlińskiego, naczelnika Wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Witam Karola Klimę, głównego specjalistę w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Witam serdecznie pana Marka Mosio, radcę w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Witam także pana Tomasza Kwiecińskiego, radcę generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Witam serdecznie pana Tomasza Stańczaka, dyrektora Departamentu Strategii i Studiów. Witam pana dyrektora Karola Markowskiego dyrektora oddziału gdańskiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Proszę państwa, witam również sekretariat Komisji Infrastruktury, który przyjechał dzisiaj do nas specjalnie z Warszawy, żeby czuwać nad przebiegiem tej podkomisji.

Szanowni państwo, przepraszam, jeśli kogoś nie przywitałam, ale starałam się powitać te osoby, które się zgłosiły albo które zapamiętałam.

Droży państwo, wszyscy, jak tutaj jesteśmy, doskonale wiemy, że sytuacja, szczególnie na pierwszym odcinku obwodnicy Trójmiasta, a więc na tym odcinku, o którym wcześniej wspominałam, jest w tej chwili dramatyczna. Korki, które tam się ustawiają są olbrzymie, przepustowość jest niewielka, i to, o czym wcześniej już też wielokrotnie wspominałam, droga ta nie spełnia w tej chwili już żadnych parametrów drogi ekspresowej. Tak jak doskonale wiemy z pomiarów, które były wykonywane, 105 tys. pojazdów na godzinę w godzinach szczytu, na dwóch pasach bez pasa awaryjnego i bez dodatkowych udogodnień. W związku z tym liczby mówią same za siebie.

Od wielu, wielu lat zabiegaliśmy też o to, żeby przebudować węzeł Straszyn, który właściwie jest oparty na dwóch wyjątkowo niewygodnych, niefunkcjonalnych rondach, ale również węzły Kowale i Szadółki. Wychodzimy z założenia, że dopóki nie zrobimy tego odcinka, nie pozbędziemy się korków na tamtym odcinku. Gdańsk Południe i gmina Pruszcz Gdański, a także gmina miasto Pruszcz Gdański, przepraszam, gmina miasto Pruszcz, gmina Kolbudy rozbudowują się w sposób niezwykle. Są to atrakcyjne miejsca położone tuż przy granicach miasta Gdańska, stąd taka chęć zamieszkania na tym terenie.

Od ponad roku wskazujemy w Ministerstwie Infrastruktury ten problem i te wyzwania. Bardzo się cieszę, że w zasadzie wszyscy parlamentarzyści z województwa pomorskiego mówimy jednym głosem o tym, że czas zająć się tym tematem. Tym bardziej, że obwodnica była budowana w latach 70. i oprócz remontów bieżących na niej się nic nie wydarzyło.

Oczywiście z ogromną uwagą czekamy na uruchomienie obwodnicy metropolitalnej, ale już też wiemy – i w tym gronie mogę to spokojnie powiedzieć – że uruchomienie tej obwodnicy w żaden jakiś radykalny sposób nie poprawi sytuacji na obwodnicy Trójmiasta.

Droży państwo, żeby nie przedłużać, proponuję następujący przebieg tej podkomisji. Poprosimy pana ministra o przedstawienie stanowiska ministerstwa i tych dobrych wiadomości, z którymi pan minister do nas przyjechał. Potem otworzymy dyskusję. Bardzo proszę, żebyście państwo przed zabraniem głosu się przedstawiali. Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dzień dobry.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowna pani poseł, panowie posłowie, senatorowie, panie marszałku, panie prezydencie, wszyscy samorządowcy, szanowni państwo, nasza wizyta na podkomisji wyjazdowej jest rzeczywiście, tak jak powiedziała pani przewodnicząca, realizacją zapowiedzi, które mieliśmy w grudniu. Podczas posiedzenia podkomisji w Sejmie padło wiele wniosków, wiele uwag dotyczących spraw drogowych na Pomorzu. Zarówno ministerstwo, jak i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązały się wtedy do tego, że będziemy starać się te problemy rozwiązywać i będziemy chcieli państwu przedstawić pewne propozycje związane zarówno ze stanem i realizacją inwestycji drogowych, jak i rozwiązaniem problemów, które pojawiły się na poszczególnych węzłach.

Proponowałbym, abyśmy w tej chwili przeszli do prezentacji, którą mamy przygotowaną. Poproszę Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, panów dyrektorów, o przedstawienie zakresu tych inwestycji, które są realizowane, a później będziemy już odnosić się do poszczególnych zaprezentowanych tam tematów.

Bardzo proszę, pan dyrektor Markowski.

Dyrektor Oddziału Gdańsk Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Karol Markowski:

Dzień dobry.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo parlamentarzyści, panie marszałku, panie ministrze, panowie dyrektorzy, dziękuję, że pan minister wprowadził nas w taki szerszy aspekt tego problemu. Ponieważ niezależnie od tego, że najważniejszym dzisiaj punktem dnia jest sytuacja na drodze S6, w konkretnym miejscu, czyli na południowym jej odcinku, to na całej sieci dróg krajowych na terenie Pomorza, w tym dróg ekspresowych, dzieje się bardzo dużo rzeczy, które są ważne same w sobie z tego powodu, że są budowane, że będziemy oddawać niedługo nowe korytarze, że będziemy zabezpieczać ruchowo większe obszary Pomorza. Wpływa to również na to, co się dzieje w aglomeracji, w okolicy aglomeracji trójmiejskiej, która jest źródłem, celem i najważniejszym punktem na sieci nie tylko dróg na terenie Pomorza.

Jeśli państwo zatem pozwolą, chciałbym w kilku słowach pokazać, co się dzieje na terenie Pomorza, jakie inwestycje są realizowane. Nie chciałbym państwa epatować zbyt wielką ilością liczb czy danych technicznych. Natomiast zachęcam do zapoznania się z mapą, którą tutaj w przerwie można sobie obejrzeć, a która ilustruje, w jaki sposób będą te nowe korytarze wyznaczone, w jaki sposób już całkiem niedługo będzie ruch się odbywał.

Najważniejszym naszym zadaniem, które obecnie realizujemy, jest kwestia budowy korytarza wschód–zachód w kategorii drogi ekspresowej o numerze 6. Jak państwo wszyscy wiecie, na różnych odcinkach, na różnych etapach jesteśmy w drodze ku temu, żeby za kilkanaście miesięcy, za kilka lat w najgorszym przypadku, oddać nowe odcinki dróg ekspresowych, które wyprowadzą ruch z Trójmiasta w kierunku granicy zachodniej, a z drugiej strony zabezpieczą też ten kierunek w stronę Trójmiasta. Mamy podzielone te wszystkie zadania na kilka odcinków, poczynając od zachodu, dobudowujemy drugą jezdnię obwodnicy Słupska. Jak państwo wiecie, jest to kontynuacja działań naszych kolegów z województwa zachodniopomorskiego, którzy drogę ekspresową S6 na terenie województwa zachodniopomorskiego również realizują. To zadanie jest zadaniem uzupełniającym pewne działania, które były podjęte wiele lat temu, bo obwodnica słupska funkcjonuje już kilka lat, kilkanaście nawet, i teraz jest to tylko zabieg uzupełniający w zakresie rozbudowy drugiej jezdni. To jest zadanie, które będziemy kończyć już niedługo, bo pod koniec tego roku. Nie ma tutaj żadnych zagrożeń i nie ma żadnych problemów technicznych. Zakładam, że wszystko uda się zgodnie z planem.

Od obwodnicy Słupska, która – tak jak mówię – jest na końcowym etapie, zadanie niezbyt trudne technicznie, bo związane tylko z jednym pasem, ale od Słupska już rozpoczynamy ten duży front budowy nowych dróg ekspresowych o układzie dwupasowym, więc takim już docelowym. Mamy pierwszy odcinek obwodnicy Słupska do miejscowości Bobrowniki, 16 km od Bobrownik do Skórowa. Kolejny, 13 km, Skórowo–Leśnice, kolejny to 10 km z Leśnic do Bożegopola i wpadamy w trasę kaszubską, czyli w tę trasę, którą oddaliśmy kilka lat temu i która już z dużym sukcesem funkcjonuje.

Ten cały układ, który będzie ukończony za kilkanaście miesięcy, z jednej strony na pewno rozwiąże mnóstwo problemów związanych z samą północną częścią Pomorza. Mówimy tutaj nie

tylko o problemach komunikacyjnych, ale o problemach społecznych, gospodarczych, kwestiach rozwiązanych w końcu słusznym aspiracji zachodniego Pomorza, w szczególności Słupska, które przez wiele lat zawsze sygnalizowało, że te dotychczasowe rozwiązania nie zabezpieczają ich potrzeb. Czyli ten temat będziemy mieli na pewno – i strasznie się z tego cieszę – rozwiązany. Z drugiej strony wpłynie to również na samą aglomerację trójmiejską, która dostanie taki oddech, będzie można ten cały ruch bezpiecznie wyprowadzić na zachód. Ci z państwa, którzy są z Pomorza, wiedzą, że dotychczas często wybierano alternatywę południową i dodatkowo obciążano ten trudny obszar Gdańska, czyli południowe dzielnice.

Niezależnie od tej części zachodniej realizujemy coś, na co wszyscy czekamy i co już jest bardziej związane z obwodnicą zachodnią, czyli obwodnicę metropolitalną. Obwodnica metropolitalna Trójmiasta realizowana jest w dwóch odcinkach, czyli od Gdyni do Żukowa wraz z obwodnicą Żukowa i dalej od Żukowa do węzła Gdańsk Południe. Odcinek pierwszy jest dużo bardziej zaawansowany, realizujemy go zgodnie też z przyjętym planem – zakładamy, że na pewno w tym roku. Oczywiście wskazywanie pewnych dat dziennych czy bliższa perspektywa jest trochę utrudniona ze względu na to, że trwają odbiory, prace techniczne. Myślę, że to jest mniej istotne. Istotne jest to, że te prace będą zakończone i będziemy oczywiście panu dyrektorowi i panu ministrowi na bieżąco relacjonować postęp, tak żeby z odpowiednim wyprzedzeniem przystąpić do tego dużego wydarzenia.

Kolejny odcinek – mieliśmy trochę opóźnień w fazie przygotowawczej, problemy z decyzją środowiskową i też trochę problemów technicznych. Udało się je przezwyciężyć. Niemniej jednak nie udało się zrealizować planu podstawowego, czyli tego, żeby oddać te odcinki jednocześnie. Będziemy mieli zatem niewielkie przesunięcie. To przesunięcie będzie niezbyt duże, też w tym roku planuję zakończyć tę inwestycję. Natomiast jednocześnie na pewno nie uda się tego zrealizować.

Tak czy siak, jesteśmy przygotowani, żeby w najbliższym czasie, w najbliższych miesiącach, uruchomić nowy korytarz w klasie drogi ekspresowej, który będzie obsługiwał zarówno kierunek północ-południe, będący alternatywą dla trasy S6 w tym układzie obecnym, ale również – co bardzo istotne i co szczególnie jest ważne dla zachodnich miejscowości: położonych po zachodniej stronie Trójmiasta – będzie umożliwiał również lepsze skomunikowanie z całym Trójmiastem tych wszystkich satelickich miejscowości. Tam jest pewnie – tutaj państwo samorządowcy powiecie, jakie tam jest zapotrzebowanie na rozbudowę – zapotrzebowanie na rozwój gospodarczy. Mam nadzieję, że bardzo mocno wpisujemy się w to, żeby temu zapotrzebowaniu sprostać.

Oprócz dróg ekspresowych, które są bardzo ważne, a które są zbliżone w okolicach Trójmiasta, ważne dla Gdańska, realizujemy również inne zadania niemniej istotne. W ich pierwszej grupie są zadania z programu 100 obwodnic. Mieliśmy pięć takich zadań. Jedno zostało ukończone. Bardzo się cieszę, że udało się na drugim miejscu w kraju. Oddaliśmy drugą obwodnicę z tego programu, niewielką, ale ważną dla lokalnej społeczności, to jest obwodnica Brzezia. Pozostałe są na różnym etapie przygotowania. Najważniejsza, najbliższa decyzja, najbliższe wydarzenie związane z tym programem to jest obwodnica Starogardu Gdańskiego, w której trwają procedury. Jesteśmy w trakcie badania ofert i zakładamy, że najpóźniej do wakacji uda nam się podpisać umowę. Jest to taki scenariusz uwzględniający też pewne ryzyka – jeśli nie wystąpią, to pozwoli nam ten etap zakończyć już za kilka tygodni i przejść już do fazy realizacji.

Niezależnie od tego, że obwodnica Starogardu jest w programie 100 obwodnic, to wpisuje się też w inne wielkie działanie, historyczne działanie, powiedziałbym, nie boję się użyć tego słowa, to jest modernizację drogi 22. Droga 22, w historycznym układzie łącząca Berlin z Królewcem, od wielu lat była z jednej strony głównym szlakiem komunikacyjnym w południowej części województwa, a z drugiej strony przysparzała bardzo dużo problemów kierowcom i mieszkańcom, dlatego że miała archaiczny układ geometryczny, miała archaiczną konstrukcję.

Nie wiem, czy państwo pamiętacie, były to tak zwane płyty betonowe, które przez 100 lat funkcjonowały, sprawdziły się. Tutaj można powiedzieć, że przez te wszystkie lata swoją rolę wypełniły. Jednak już należało ten odcinek przebudować i realizujemy go na kilkunastu odcinkach sukcesywnie od ubiegłego roku, oddając te odcinki zgodnie z planem. W tym roku kolejne dwa odcinki, w zeszłym roku – duży 20-kilometrowy odcinek z Chojnic do Czerska. W tym roku będziemy oddawać w okolicach Starogardu, Malbork-Królewo, przepraszam Malbork-Stare Pole. Kolejne odcinki są w przygotowaniu. W każdym razie za dwa lata najpóźniej będziemy całą drogę mieli przebudowaną. To jest też bardzo duże wydarzenie, wartość prawie 2 mld zł, kilka

lat budowy, projektowania, współpracy z samorządami, z mieszkańcami. Niezależnie od tych problemów trójmiejskich chciałbym również tutaj przy tej okazji wskazać, że też na innych drogach naszego regionu dużo się dzieje.

Zadania uzupełniające w sensie istniejącej sieci, ale niezwykle strategiczne z punktu widzenia potrzeb państwa, to zadania, które realizujemy teraz na etapie przygotowawczym. Pierwsze zadanie to jest zadanie doprowadzenia nowej drogi do elektrowni jądrowej. Jest to zadanie podzielone na dwa etapy. Jesteśmy obecnie na etapie procedowania wyboru ofert, więc rozpoczniemy fazę wykonawczą, projektową. Robimy w systemie „Projektuj i Buduj”. Już w tym roku za kilka tygodni planujemy podpisanie umów. Zadanie to doprowadzi do tego, że, po pierwsze, będzie możliwy dojazd do elektrowni jądrowej, która jest gospodarczo jednym z priorytetów na Pomorzu, a z drugiej strony uzupełni również samą sieć połączeń w tej części północnej. Chciałbym tylko poinformować, że te zadania są realizowane zgodnie z przyjętym planem.

Jeśli chodzi o obwodnicę Trójmiasta, która jest dzisiaj podstawowym naszym punktem dyskusji, to z panem dyrektorem postanowiliśmy tą naszą wypowiedź podzielić na dwie części. Ja chciałbym dwa słowa powiedzieć o stanie istniejącym, a już w kwestii planów i rozbudowy będziemy rozmawiać w drugiej części, więc jakby dwie rzeczy. Po pierwsze, absolutnie zgadzamy się, i chciałbym zgodzić się z panią przewodniczącą, że stan na drodze ekspresowej jest bardzo niedobry. Natomiast chciałbym też powiedzieć, to znaczy, nie chciałbym powiedzieć, że mogłoby być gorzej, ale działania, które obecnie prowadzimy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu, w zakresie utrzymania obiektów mostowych, w zakresie utrzymania nawierzchni, są to zadania, które powodują, że pomimo natężenia – tutaj pokazujemy na slajdzie – naprawdę rekordowego, to jednak ruch jest prowadzony w sposób płynny i bezpieczny za wyjątkiem sytuacji, w których w wyniku tego dużego ruchu dochodzi do incydentów drogowych. Nawet mała kolizja – jak wiedzą państwo, którzy korzystają z drogi S6 – powoduje, że odkłada się korek na wiele kilometrów. Czasami nawet brak kolizji, tylko jakieś niestandardowe zachowanie kierowców, jakieś zagapienie się, to są takie mechanizmy, które funkcjonują w ruchu drogowym, powodują, że te utrudnienia występują. Niezależnie od naszych dużych planów staramy się cały czas utrzymywać bardzo wysoki poziom funkcjonalny obwodnicy, akceptowalny przez kierowców, przez użytkowników i powodujący, że nie ma tutaj sytuacji, w której z powodu samej drogi dochodziłoby do utrudnień czy do długotrwałych zamknięć.

Jeśli chodzi o natężenie, pokazaliśmy na slajdzie pewną dynamikę wzrostu tych natężeń. Oczywiście jest to z jednej strony sytuacja, która jest absolutnie niepokojąca dla nas, dla mieszkańców Trójmiasta, bo powodująca, że jednak mamy z tego tytułu utrudnienia. Z drugiej strony to sytuacja wskazująca też na pewien nasz sukces, sukces Pomorza, sukces Gdańska, ponieważ ten ruch oczywiście wynika z tego, że się rozwijamy, i to jest jakby też wskaźnik czy okoliczność pozytywna. Niemniej jednak widzimy, że z roku na rok, czy z pięciolecia na pięciolecie, bo pokazujemy te wyniki w ramach prowadzonych kampanii pomiarowych co pięć lat, jest to wyraźne. Dzisiaj mamy średnio na poziomie... W 2020 r. mamy średnio na poziomie 85 tys. pojazdów.

Pani przewodnicząca wspomniała o liczbie 100, to są historyczne piki natężeń ruchu, które rzeczywiście występują, nawet chyba 108, 110 w zależności od roku. Jest to związane oczywiście z ruchem wakacyjnym i lokalnie notujemy natężenia tego typu. Obecnie jesteśmy w kolejnej kampanii pomiarowej, 2025 r. to jest rok, w którym prowadzimy kompleksowy pomiar ruchu na całej sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Na początku przyszłego roku będziemy mieli pełne dane dotyczące natężeń, dotyczące struktur, które posłużą nam do tego, żeby móc dalej planować działania na sieć. Oczywiście przyszły rok będzie też szczególnie dla tych natężeń, dlatego że będzie funkcjonowała już trasa metropolitalna. Ona na pewno zniesie pewne natężenie, pewien poziom natężeń, ale oczywiście nie zahamuje prawdopodobnie tendencji. Nawet jeśli lokalnie będziemy odczuwali spadek natężenia ruchu, który prognozujemy na poziomie 10–20%, zobaczymy, będziemy prowadzić później analizy, to pomimo tego ta tendencja prawdopodobnie będzie się utrzymywać. Stąd właśnie działania zmierzające do tego, żeby przebudować w możliwie szybkim czasie trasę S6.

Jeśli chodzi o trasę S6, oprócz tego, że kluczowym odcinkiem, tym najbardziej newralgicznym jest odcinek południowy, co wynika nie tylko z samego układu drogi, ale też z rozkładu zagospodarowania w południowej części Gdańska, to patrzymy na to bardziej kompleksowo. Czyli droga zaczyna się w Gdyni, kończy się na autostradzie A1, na tym wlocie już za Gdańskiem. Oczywiście na różnych odcinkach mamy różne sytuacje, różne przekroje.

Pamiętamy wszyscy bardzo dobrze, jakim wielkim, takim ruchowym, komunikacyjnym osiągnięciem była budowa węzła Karczemki, który nagle z wąskiego przekroju stał się w niektórych miejscach przekrojem po sześć pasów ruchu w każdą stronę. Oczywiście nie wynika to wyłącznie z potrzeb ruchowych na drodze ekspresowej, ale z tego skądinąd bardzo dobrego – i cieszymy się, że jest – rozwoju tych wszystkich stref przywęzłowych. Wszystkie markety, te wszystkie centra logistyczne, one powodują, że to zapotrzebowanie lokalnie w danym miejscu, na danym węźle, jest większe niż na innych przekrojach. Także niezależnie od tego, że będziemy mówić o tym południowym odcinku, to pamiętamy o tym. Przygotowujemy się, prowadzimy analizy zmierzające do tego, żeby również przewidzieć to, co się wydarzy w północnej części trasy S6. Chciałbym tylko tak z kronikarskiego obowiązku wskazać, że należałoby na ten problem spojrzeć troszeczkę szerzej.

Jeśli chodzi o tę południową część, stan istniejący jest taki, że mamy drogę ekspresową, dwupasową, o bardzo dużych natężeniach ruchu, która wyprowadza ten ruch na południe kraju w kierunku autostrady A1. Jest to jezdnia o przekroju dwupasowym i na tych odcinkach sam ten przekrój już powoduje przy odpowiednim natężeniu ruchu, że powinniśmy myśleć o tym, żeby go poszerzyć, żeby dać większą przestrzeń. Jednak niezależnie od przebiegu głównego, czyli tej jezdni głównej, mamy kilka punktów kluczowych, które są ważne nie tylko dla kierowców, ale również dla samorządów, dla zarządców dróg krzyżujących się na tych węzłach. Bowiem te problemy nie mogą być rozwiązane wyłącznie poprzez ingerencję w przekrój drogi, ale należy je rozwiązywać czy przynajmniej poszukiwać rozwiązań poprzez kompleksowe przebudowy całych połączeń, czyli całych węzłów.

Funkcjonujemy czy raczej: podzieliły się tematycznie te główne problemy w obrębie trzech węzłów. To są węzeł Gdańsk–Szadółki, węzeł Kowale, przepraszam, i węzeł, który nazywamy węzłem Gdańsk Południe, będący węzłem w bardzo bliskim sąsiedztwie kolejnego węzła, Straszyn, z którym właściwie należałoby go traktować jako jeden punkt problemowy. O tym będziemy za chwilę mówić.

Na tych trzech punktach skupiła się w głównej mierze aktywność samorządów, które – widząc potrzeby rozbudowy tych elementów – podejmowały od wielu lat inicjatywy własne, zmierzające do tego, żeby na różnych etapach pomóc tym inwestycjom, tak aby je przygotować, przygotować jakieś przedpole. Różny jest status tych aktywności. My znamy status tych działań i na podstawie tego, na jakim etapie są prace przygotowawcze, będziemy podejmować i proponować pewne rozwiązania. Nie chciałbym wyprzedzać dyskusji, będziemy może mówić o tym za chwilę bardziej szczegółowo.

Jeśli chodzi o całą obwodnicę, to chciałbym też, żebyśmy mieli tutaj okazję, aby wybrzmiał zakres, jaki przewidujemy, czyli sam koszt rozbudowy. Mówimy o jezdni głównej, to jest na odcinku węzeł Gdańsk–Szadółki, to około 450 mln, odcinek drugi, węzeł Kowale, około 200 mln. To są szacunki z tego roku, więc dosyć aktualne. Natomiast oczywiście uzależnione później od tego, jakie rozwiązania będziemy już ostatecznie przyjmować.

To tyle, jeśli chodzi o sytuację na Pomorzu. Jeżeli mielibyście państwo jakieś pytania, to bardzo proszę, jesteście do państwa dyspozycji.

Przechodząc już do meritum naszego spotkania, panie dyrektorze, bardzo proszę.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dziękuję bardzo.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni państwo, w ślad za naszym ostatnim spotkaniem na komisji sejmowej powiedzieliśmy, że przyjdziemy i pokażemy, jak wyglądają analizy tego obszaru. Jak dobrze państwo wiecie, w ramach prac generalnej dyrekcji, w ramach tego kontraktu, który już jest realizowany, na OMT Zadanie 2, zostało przygotowane pewne rozwiązanie dla samego węzła Straszyn. Po szczegółowych analizach tego rozwiązania okazało się, że – o ile rozwiążemy problem drogi ekspresowej czy początku autostrady w kierunku południowym – tak naprawdę z punktu widzenia tego układu lokalnego nie za wiele się zmieni i tę prognozę po prostu przesunie to kawałek dalej, właśnie na ten układ lokalny. Droga ekspresowa i autostrada A1 dalej na południe będą miały pewne parametry przepustowości, jednak ten układ lokalny nadal będzie się blokował. Z uwagi na to, że jesteśmy niestety w takim bardzo niekorzystnym miejscu, gdzie mamy bardzo duże natężenia, które są na relacji wzdłuż drogi wojewódzkiej, w relacji południowy zachód – północny wschód, i na relacji powrotnej, oczywiście w zależności od tego, jakie są godziny szczytu.

Pokusiliśmy się tutaj o taką szerszą analizę sieciową – co można by było w tym obszarze zrobić, żeby faktycznie problem tego miejsca, tej lokalizacji, rozwiązać. Przeanalizowaliśmy szereg wariantów, poczynając od jakiegoś nowego powiązania drogi wojewódzkiej 222 z drogą S6, poprzez ewentualną analizę, czy byłaby zasadna – chociaż wiemy, że bardzo trudna, a może wręcz nawet niemożliwa – rozbudowa drogi krajowej nr 91. Po tych analizach wyszło nam, że najrozsądniejszym rozwiązaniem w tym miejscu jest wybudowanie nowego odcinka drogi, stanowiącej jak gdyby obwodnicę Straszyna – najprawdopodobniej nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 222, tak aby w ogóle całkowicie oddzielić tę relację, która jest na ciężarunku południowy zachód do Gdańska i z powrotem, odsunąć ją w ogóle od węzła Straszyn.

Tutaj zrobiliśmy też taką prognozę ruchu, nie wiem, czy to widać, ale to pokazuje, jak by się zmienił ruch na tych odcinkach dróg. To jest kartogram różnicowy, pokazujący – to, co na zielono – że o tyle ruch spada, a tyle ruchu przenosi się na ten nowy ciąg. Tak jak mówię, w przypadku takich analiz sieciowych, ruchowych to co do dokładnego przebiegu nie przywiązywałbym się, bo to jest tylko symulacja na potrzeby po prostu tego modelu prognostycznego, ale to pokazuje, że takie rozwiązanie jest tutaj najbardziej efektywne. I tak naprawdę ten cały ruch, który dzisiaj blokuje się na węźle Straszyn, jest przenoszony na ten nowy przebieg, to jest ponad 12 tys. pojazdów, a z tego istniejącego przebiegu te 12 tys. pojazdów znika. Z punktu widzenia efektywności wydatkowania środków publicznych, takie rozwiązanie, w naszej ocenie, po tej analizie jest najrozsądniejsze, plus jakieś drobne prace związane z poprawą trochę przepustowości na tych rondach, ale to są już mniejsze zadania.

Głównym elementem, nad którym w tym obszarze trzeba byłoby się zastanowić, to realizacja nowego przebiegu tej drogi wojewódzkiej czy drogi o innej kategorii, ale nowego przebiegu tej drogi, zupełnie odwiązanie tego układu lokalnego od węzła Straszyn.

Z naszej strony, jeśli chodzi o tę część prezentacji, to jeszcze dwa słowa o Drodze Czerwonej.

Dyrektor Oddziału Gdańsk GDDKiA Karol Markowski:

Może tylko tak w uzupełnieniu, tak jak droga do elektrowni jądrowej, tak Droga Czerwona nie tylko rozwiązuje czy wpisuje się w pewną politykę rozwoju dróg krajowych, ale bardziej jest odpowiedzią na pewne zapotrzebowanie już nie tylko na poziomie społecznym, czy gospodarczym, ale wręcz na poziomie strategicznym, i tak do tego zadania podchodzimy.

Na ten moment chciałbym tylko państwu powiedzieć, że prace, które zostały zaplanowane wcześniej, są realizowane zgodnie z przyjętym planem. Jesteśmy na etapie wyboru wariantu na odcinku pierwszym. Niedługo, za kilka tygodni będzie posiedzenie KOPI. Będziemy podejmować decyzje i dyskutować na temat tego, w jakim zakresie realizować kolejne odcinki. Natomiast bardzo ważne jest to, że ta inwestycja jest absolutnie strategiczna, ponadstandardowa i będą przyjęte specjalne procedury, specjalny tryb do tego, żeby zrealizować tę inwestycję w czasie nawet już nie możliwie najszybszym, tylko takim, jaki wynika z potrzeb strategicznych. Jesteśmy tutaj jeszcze na etapie pewnego opracowywania tych docelowych rozwiązań. Natomiast inwestycja jest realizowana i będzie na pewno bardzo ważnym i istotnym elementem naszych działań w kolejnych miesiącach. I na pewno znacząco wpłynie na poprawę nie tylko tych celów strategicznych, ale także rozwiązań ruchowych w obrębie północnej części naszej aglomeracji, a w szczególności Gdyni. To tyle, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Szanowni państwo, tytułem uzupełnienia tego wystąpienia chciałbym powiedzieć, że od naszego ostatniego posiedzenia Komisji odbyło się szereg spotkań i porad. To były zarówno narady w ministerstwie, jak i spotkania z udziałem przedstawicieli urzędu marszałkowskiego, spotkania organizowane przez wicewojewodę pomorskiego, to były również wizyty państwa posłów. Pani poseł Magdalena Sroka rzeczywiście też często mnie odwiedzała w tych sprawach. Postaram się teraz skomasować efekt tych rozmów i ustaleń.

Urząd, pan marszałek i Departament Infrastruktury wyszedł z propozycją, aby skoordynować działania związane z węzłem Kowale. Jest to inicjatywa, która spotkała się z naszym dużym zainteresowaniem, gdy ją poznaliśmy. Ma na celu stworzenie pewnego hubu przystankowego, hubu komunikacyjnego, który spowoduje, że duża część kierowców skorzysta z parkingów, które by miały powstać właśnie w okolicach węzła Kowale. Planowana jest tam również rozbudowa linii kolejowej, tak aby kiedyś właśnie Pomorska Kolej Metropolitalna obsługiwała pasażerów, którzy niekoniecznie będą musieli wjeżdżać samochodami do centrum Gdańska.

Prośba była o to, żebyśmy skoordynowali te działania i aby inwestycja węzła Kowale, który jest oczywiście w naszym programie inwestycyjnym, była tak skorelowana, tak zsynchronizowana, aby nie powstała sytuacja dualizmu – że powstanie hub, powstanie linia kolejowa, a nie będzie węzła, i tutaj jest z naszej strony jak najbardziej sprawa otwarta. Jesteśmy gotowi do tego, żeby taki węzeł Kowale... Wspólnie w rozmowach i zgodnie z oczekiwaniami również pana marszałka i urzędu marszałkowskiego został zrealizowany. W tym przypadku również planujemy budowę trzeciego pasa na odcinku Szadółki–Kowale, bo widzimy potrzebę taką, aby ruch został w jakiś sposób rozproszony, aby korki, które powstają w tych miejscach newralgicznych, zostały zlikwidowane. Co do węzła Kowale to tak, jesteśmy otwarci, szanowni państwo, na współpracę w tej materii, abyśmy mogli stworzyć jeden wspólny system kompatybilny, tak aby kierowcy i pasażerowie byli z niego jak najbardziej zadowoleni.

Drugi temat, o którym była mowa, to jest węzeł Chwaszczyno. Tam jest problem z drogą, około 700 m drogi, która ma charakter drogi powiatowej, która by miała być łącznikiem między drogą wojewódzką a węzłem. 16 stycznia odbyło się spotkanie zorganizowane przez wicewojewodę pomorskiego z udziałem pani burmistrz Żukowa, starosty kartuskiego, wiceprezydenta Gdyni i Gdańska. Padły tam deklaracje ze strony części samorządowej co do partycypacji w budowie tego odcinka. My również, jako ministerstwo, jako rząd dysponujemy Rządowym Funduszem Rozwoju Dróg, lokalnych, więc jeżeli taka inicjatywa powstałaby i spełniałaby wymogi związane z otrzymaniem dotacji na ten cel, to również strona samorządowa może aplikować w ramach tego konkursu. To jest temat węzła Chwaszczyno, który też był tematem różnych interwencji ze strony środowiska samorządowego i posłów.

Sprawa trzecia, a więc Straszyn. I tutaj to, co powiedział pan dyrektor, najbardziej racjonalnym rozwiązaniem jest budowa bajpasu drogi wojewódzkiej, dlatego że wszystkie nasze analizy przygotowane przez ekspertów z generalnej dyrekcji pokazują, że jakkolwiek byśmy jako generalna dyrekcja, jako drogi krajowe próbowali rozwiązać ten problem, to on nie jest do końca rozwiązywalny wyłącznie możliwościami generalnej dyrekcji. Stąd prośba. Ja jestem po dobrej rozmowie z panem marszałkiem w tej sprawie i liczę na to, że w ramach dobrej współpracy z Urzędem Marszałkowskim, z Zarządem Dróg Wojewódzkich udałoby się tę inwestycję zrealizować. Ze swojej strony deklarujemy możliwość budowy rond turbinowych na drodze wojewódzkiej 222, a więc będziemy chcieli również partycypować w budowie, w realizacji tej inwestycji. Tyle może odnośnie do spraw związanych z węzłami.

Jeżeli by państwo mieli jakieś pytania w tej materii albo w materii Drogi Czerwonej, która też się pojawiła, to może na później. Jeżeli będą pytania, to jesteśmy do dyspozycji.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Dziękuję panie dyrektorze.

Proszę państwa, w takim razie zaczynamy dyskusję, bo pewnie pytań będzie dużo. Natomiast muszę powiedzieć, że cieszymy się, że jest postęp w rozmowach. To jest dla nas niezwykle ważna informacja.

Natomiast, panie ministrze, będziemy usilnie zabiegali o to, żeby przyspieszyć te prace związane z udrożnieniem ruchu, bo to dla nas jest niezwykle ważne.

Proszę bardzo, kto z państwa?

Pan wiceprezydent Piotr Borawski, bardzo proszę.

Zastępca prezydenta Miasta Gdańska Piotr Borawski:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, panie marszałku, szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę inicjatywę, za zaproszenie.

Bardzo dziękuję również za słowa pana ministra dotyczące węzła Kowale, bo to będzie bardzo ważne, żeby skoordynować te działania. Właśnie z uwagi na to, że wspólnie z panem marszałkiem, z Pomorską Koleją Metropolitalną chcemy zbudować ten niesamowity projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej II na Gdańsk Południe, i właśnie w okolicy węzła Kowale. Inwestycją towarzyszącą, nad którą pewnie też w okolicach przełomu dekady byśmy się zastanawiali, to też jest kwestia drugiego etapu drogi Świętokrzyskiej, która też jest drogą towarzyszącą do tej inwestycji. Tak że to duża radość z tej deklaracji i liczę na to, że rzeczywiście to się uda zrealizować.

Natomiast nie ukrywam, że z punktu widzenia Gdańska, o czym chcielibyśmy też porozmawiać i co dzisiaj było przedmiotem prezentacji, ale już bez żadnych deklaracji, czyli węzeł Szadółki. Ponieważ on też z punktu widzenia obwodnicy zachodniej jest dla nas kluczowy. Może stać się

jeszcze bardziej kluczowy z takiego punktu widzenia, że jako miasto Gdańsk właściwie w wakacje tego roku... Czyli można powiedzieć, że już będziemy dysponowali dokumentacją projektową ulicy Jabłoniowej, która biegnie od południowych dzielnic Gdańska właśnie w kierunku węzła Szadółki. Oczywiście będziemy się starać również o środki zewnętrzne na realizację tej inwestycji. Natomiast my, jako miasto Gdańsk, będziemy zdeterminowani, aby ją zrealizować – po prostu jest w tym potrzebna przebudowa ulicy Jabłoniowej.

Otwieramy w tym momencie również elektrociepłownię, czyli port czystej energii. Te wszystkie inwestycje, które właśnie w okolicach węzła Szadółki się tworzą, w naszej opinii też powodują, że dobrze byłoby skoordynować te prace również z generalną dyrekcją, po to żeby jednak zaplanować działania wokół węzła Szadółki. Tak że z punktu widzenia miasta Gdańska zgłaszamy taką gotowość do współpracy i bardzo liczymy również na państwa poparcie w tej sprawie.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Proszę bardzo, pani posłanka Magdalena Sroka.

Poseł Magdalena Sroka (PSL-TD) – spoza składu podkomisji:

Dzień dobry, witam wszystkich bardzo serdecznie.

Państwo parlamentarzyści, panie marszałku, panie ministrze, dziękuję bardzo za przyjazd na Pomorze, bo to ważne, żebyśmy tutaj, na miejscu, rozmawiali o tym, co jest dla nas bardzo ważne. Dziękuję również za te deklaracje dotyczące trzeciego pasa na odcinku obwodnicy Szadółki–Kowale. Oczywiście brakuje jeszcze deklaracji dotyczącej trzeciego pasa na odcinku Kowale–Straszyn, ale rozumiem, że to jest przyszłość i będziemy etapami realizować ulepszanie obwodnicy Trójmiasta, bo ona już w niektórych odcinkach jest drogą z trzema pasami w jednym ruchu, w jednym kierunku. Natomiast ważne, żeby finalnie obwodnica Trójmiasta w całości była trasą o trzech pasach.

Dziękuję również za tę deklarację dotyczącą węzła Kowale, to jest niezwykle ważne. Ten hub, który tam ma powstać przy udziale samorządu województwa, jest niezwykle ważny, bo on w perspektywie tych, którzy mieszkają na obrzeżach, na terenie gminy Kolbudy, ale także na terenie Gdańska i innych sąsiednich gmin, będzie miejscem, w którym zostanie zlokalizowany węzeł. Co pozwoli, miejmy nadzieję, zmniejszyć ruch kołowy na terenie Trójmiasta i zmniejszyć również korki na trasach dojazdowych.

Oczywiście najważniejszą kwestią, z mojej perspektywy, jest węzeł Straszyn i dziękuję za tę propozycję, która po tej naszej grudniowej komisji, została przez państwa opracowana. To znaczy pewnego odcinka obwodnicy Straszyna, jak można by ją nazwać, która miałaby odkorkować tę trasę. To jest propozycja, myślę, warta realizacji wspólnie z samorządem, a może w głównej mierze przez samorząd, traktując węzeł Straszyn i Kowale, jak i cały ten ogromny węzeł, który powstanie wspólnie z węzłem Południe, jako dużą inwestycję, która w tym regionie pozwoli nam na zmniejszenie korków i ułatwienia.

Dziękuję również za Drogę Czerwoną i tę deklarację, że jest ona uznana za trasę i inwestycję strategiczną. Tę decyzję podjęło Ministerstwo Obrony Narodowej, na czele z panem premierem Władysławem Kosiniakiem-Kamyszem, który w ramach „Paktu dla bezpieczeństwa Polski” uznał ten odcinek drogi za strategiczny pod kątem bezpieczeństwa. Z pewnością także jako parlamentarzyści już wkrótce będziemy pracowali nad specjalnymi rozwiązaniami legislacyjnymi, które pozwolą w szybkim tempie zrealizować ten odcinek.

To tyle, dziękuję za przyjęcie zaproszenia na teren Trójmiasta i miejmy nadzieję, że te proponowane rozwiązania spotkają się również z akceptacją samorządu lokalnego. Bardzo dziękuję, pani poseł.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pan wójt Marek Goliński, gmina Kolbudy. Bardzo proszę.

Wójt gminy Kolbudy Marek Goliński:

Szanowni państwo, bardzo chciałbym oczywiście, tak jak wszyscy teraz po kolei, podziękować za to, że w końcu ktoś wziął się do roboty, przepraszam za takie słowa, w Warszawie, bo – tak jak już na komisji sejmowej powiedziałem – do 2018 r. bardzo ciężko pracowaliśmy zarówno z generalną dyrekcją w Gdańsku, jak i z ministerstwem nad tymi tematami. Natomiast przez ostatnie lata wszystko przeleżało na półkach, takie mieliśmy wrażenie.

Dziękuję za te deklaracje, panie ministrze. Gmina Kolbudy jest bardzo specyficznym miejscem na mapie Pomorza, ponieważ jest niewielką gminą, jeśli chodzi o powierzchnię, bardzo gęsto zaludnioną, a przechodzą przez nią już teraz dwie obwodnice. Tworzy nam się bardzo ciekawe nowe miejsce na mapie Pomorza, ponieważ na odcinku od Lublewa Gdańskiego, gdzie powstaje węzeł Lublewo na obwodnicy metropolitalnej wzdłuż drogi 221, do węzła Kowale, kilka kilometrów zaledwie i za chwilę kilkaset metrów, gdzie powstaje hub, o którym przed chwilą była mowa, stacja Gdańsk–Kowale. Jakkolwiek to brzmi, ale tu stykamy się z naszym wielkim bratem, miastem Gdańskiem. Powstaje ogromna stacja Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, powstaje węzeł transportowy, gdzie będzie kilkanaście nowych linii autobusowych komunikacji miejskiej z Gdańska i ogromny parking przesiadkowy. Dziękuję za to, że ministerstwo zauważa, że te wszystkie elementy muszą się ze sobą łączyć. Węzeł Lublewo, węzeł Kowale. Tu dziękuję zarządowi województwa pomorskiego za to, że ruszyła kompleksowa modernizacja drogi 221 od Kościerzyny przez Kolbudy do granic miasta Gdańska.

Chciałbym tylko zapytać pana ministra, jeśli jest to możliwe, czy znamy jakiekolwiek daty? Mówię o węźle Kowale. O PKM wiemy już dużo – bardzo dużo się dzieje. Dziękuję tutaj panu prezesowi Mocarskiemu za ciężką pracę i pełne informacje, które ja, jako wójt, posiadam na co dzień. Droga 221, znamy harmonogram realizacji. Czy wiadomo, w jakim czasie mogłyby zostać realizowane trzeci pas na obwodnicy i modernizacja węzła Kowale? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan Andrzej Bożyk, wicewójt gminy Pruszcz Gdański.

Zastępca wójta gminy Pruszcz Gdański Andrzej Bożyk:

Dziękuję bardzo za głos.

Szanowni państwo, mówimy o trzecim pasie na odcinku Szadółki do węzła Kowale. Pamiętamy o sytuacji, gdzie po oddaniu drogi metropolitalnej samochody kierujące się na autostradę A1 będą od Straszyna poruszały się cały czas drogą dwupasmową. Czyli stworzy się taki lejek od strony Gdańska Południe, a do autostrady mamy dwa pasy. Czy tu nie należałoby przeanalizować, czy ten trzeci pas nie powinien sięgać aż do wjazdu na autostradę A1? Ponieważ to chyba może być wąskim gardłem, takie mam wrażenie, dla ruchu szybkiego.

Natomiast cieszę się, że w kontekście korków w Straszynie został zauważony temat obwodnicy Straszyna. Mijmy nadzieję, że będzie to kontynuowane. Gmina Pruszcz chętnie uczestniczyłaby w spotkaniach dotyczących tego pomysłu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Stanisław Lamczyk, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym zabrać głos odnośnie do Drogi Czerwonej, bo to jest bardzo istotne właśnie dla Trójmiasta, ale przede wszystkim dla Gdyni. Jak wiemy, podstawą tej koncepcji jest pismo z 2017 r., które właśnie jest pismem natowskim, a jeszcze ściślej mówiąc – departamentu armii amerykańskiej. I tam jest określone, co zresztą mówiłem na komisji w Sejmie, że to ma być połączony port Marynarki Wojennej Gdynia Oksywie, a tutaj widzimy na koncepcji zasugerowany port zewnętrzny w Gdyni, który będzie właśnie budowany. Dlatego któryś raz z kolei zwracam uwagę, żeby właśnie z tym nie było problemu przy zatwierdzaniu, bo pismo mówi o połączeniu szybkiej drogi nr 6 z Redzikowa z portem Marynarki Wojennej w Gdyni, na Oksywiu. W związku z tym, w jakiś sposób trzeba będzie też uszanować estakadę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora ds. zarządzania Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni Tomasz Wawrzonek:

Dzień dobry państwu. Tomasz Wawrzonek, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni.

W prezentacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad bardzo słusznie zauważono, że system obwodnic Trójmiasta to już nie tylko ruch tranzytowy – tam jest cały miks ruchu o różnym charakterze, m.in. ruch lokalny. Również bardzo słusznie wskazano,

że atrakcyjność tego ciągu komunikacyjnego wygenerowała bardzo duży rozwój zabudowy terenów wokół obwodnicy.

W związku z tym apel, prośba. Jakiś czas temu rozmawialiśmy na temat połączenia pieszego bezkolizyjnego tunelu, kładki pomiędzy dzielnicą Gdańsk Osowa nad obwodnicą, przejściem nad obwodnicą na drugą stronę... Nie padły dzisiaj żadne deklaracje, rozumiem, że to jest jeszcze może za wczesny etap tych analiz. Jednak prosimy o to, żeby o tym nie zapominać. Tak jak deklarowaliśmy naszą współpracę *à propos* choćby wykonania projektów, tak deklarujemy, ale prośba, żeby w państwa planach inwestycyjnych również ten element zafunkcjonował. Dziękuję ślicznie.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Bardzo dziękuję.

Proszę bardzo, pan przewodniczący Rady Gminy Pruszcz Gdański. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Gminy Pruszcz Gdański Andrzej Chmielewski:

Dzień dobry. Andrzej Chmielewski.

Bardzo dziękuję za tę nową koncepcję dotyczącą Straszyna, obwodnicy Straszyna. Ona docelowo wygląda, jak na oko osoby niebędącej drogowcem, oczywiście lepiej. Ta zmiana na węźle Straszyn, na którą czekaliśmy i której spodziewaliśmy się w zasadzie już w trakcie rozbudowy, w trakcie zadania II, miała służyć pewnej korekcie, ponieważ te ronda są niewydolne w stosunku do tego, jakie możliwości mają droga 222 i most. Natomiast obwodnica będzie docelowo na pewno rozwiązaniem lepszym. Oczywiście, tak jak przedmówca mówił, każda rozbudowa będzie się wiązała z kolejnymi inwestycjami, tak że to też trzeba mieć na uwadze. I zostało tutaj, jeśli dobrze rozumiem, rzucone duże wyzwanie panu marszałkowi, ponieważ to będzie poważna inwestycja.

Dlatego wspomniana tutaj przez pana ministra deklaracja odnośnie do tych rond, za którą bardzo dziękuję i uprzejmie proszę o realizację tego tak szybko, jak się da, aby choć trochę ulżyć naszym mieszkańcom... Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję.

Proszę uprzejmie.

Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku Wojciech Kruczkowski:

Nazywam się Wojciech Kruczkowski. Jestem z Wydziału Projektów Inwestycyjnych w Urzędzie Miejskim.

Dziękujemy za tę deklarację, którą państwo tutaj przekazaliście na temat rozbudowy obwodnicy. Natomiast chciałbym dopytać w jednej kwestii, dotyczy ona tak naprawdę węzła Szadółki, o którym wspominał również pan prezydent Piotr Borawski. Dlaczego dopytuję? Ponieważ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad doskonale wie, że od kilku lat prowadzona jest dokumentacja techniczna na rozbudowę węzła Szadółki. Pod koniec tego roku mamy pozyskać pozwolenie na budowę. Dla tej inwestycji wydana jest również decyzja środowiskowa, jak słusznie państwo zauważyliście, z datą ważności do 2026 r., to znaczy do stycznia.

Zmartwił mnie fakt, że rozbudową nie obejmujecie państwo tego fragmentu węzła i chciałbym tutaj dopytać państwa, czy coś jest wiadomo w tym zakresie? My nie wiemy, co mamy dalej robić. Wysyłaliśmy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad projekty porozumień, które miały uregulować sprawę wybudowania. Zadeklarowaliśmy się, że wykonamy własnym staraniem dokumentację, co czynimy. Natomiast deklaracji do chwili obecnej nie ma. Nie wiemy, czy mamy wystąpić o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Jak państwo doskonale wiecie, ono będzie generować u nas olbrzymie koszty w postaci odszkodowań, wypłatę za grunty, i chcielibyśmy tutaj też usłyszeć, czy państwo macie jakieś plany względem węzła Szadółki. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Panie marszałku?

Marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk:

Bardzo dziękuję.

W pierwszej kolejności chcę podziękować pani poseł za zorganizowanie dzisiejszego spotkania, ale także wszystkim posłom i senatorom za to zaangażowanie. Wiem, że cały czas też

bombardujecie osoby w ministerstwach, zaczynając od ministra odpowiedzialnego za drogi w Polsce, ale także Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Rzeczywiście, to chcę potwierdzić i za to też dziękuję – za to, że dzisiaj się pojawił taki wątek. Fundamentalną sprawą staje się przejście z fazy prac studialnych do realizacji Drogi Czerwonej. Ona ma znaczenie nie tylko dla Pomorza i samego portu w Gdyni, ale po prostu dla całego kraju. Z pewnością ta deklaracja, która tutaj się pojawiła w prezentacji, że oto państwo zakładacie, że chcecie doprowadzić do przyspieszenia już realizacji, ma oczywiście też kapitalne znaczenie.

Wiele poprzednich rządów pomijało ten fakt – drugi port morski, jakim jest port w Gdyni, nie był w wystarczający sposób skomunikowany. Myślę, że państwo o tym wie, że w praktyce już zakazano tam pojawiania się, przejazdu ciężarówek o nośności ponad 10 ton. Czyli w praktyce żaden kontener nie ma prawa wjechać na Trasę im. Kwiatkowskiego. To jest bardzo poważny problem dla kraju. Wiecie doskonale, jakie m.in. towary są tam wyładowywane, więc problem dla kraju, dla Gdyni i oczywiście dla naszego Pomorza.

Teraz kwestia obwodnicy Trójmiasta. Tak naprawdę Piotr Borawski ma dzisiaj urodziny i pewno by chciał usłyszeć, że oto węzeł Straszyn wchodzi...

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Straszyn też.

Marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk:

Przepraszam, Szadółki, wchodzi do realizacji.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Wszystkiego najlepszego.

Marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk:

I to byłby chyba najpiękniejszy prezent, panie prezydencie. Tak przemyciłem tę informację, jakby ktoś chciał mu złożyć życzenia, to po spotkaniu.

Jasne jest, że trzeba wykorzystać te fazy dokumentacyjne, które są dzisiaj na stole. Ja oczywiście nie wyobrażam sobie braku współpracy z panem ministrem i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad po wysłuchaniu tych propozycji. Przypomnę, że jeszcze nie tak dawno usłyszeliśmy tylko deklaracje polegające na tym, że: „Zobaczmy, jakie będą skutki obwodnicy metropolitalnej, czy warto rozbudowywać obwodnicę Trójmiasta”. Jesteśmy przekonani, zresztą liczne praktyki też o tym świadczą, że nawet wykonanie obwodnic mniejszych miast, jak Kościerzyna, jak Słupsk, nie rozwiązuje docelowo problemów komunikacyjnych, bo jest tak duży ruch lokalny. On jednak istnieje w Kościerzynie, istnieje na pewno też w Słupsku, wcześniej w Lęborku. To są wprawdzie mniejsze miasta, ale możecie sobie państwo wyobrazić, że ruch generowany w ogromnym stopniu, też w obrębie Gdańska, nie tylko w okresie sezonu turystycznego, również nie zniknie. Dlatego stawiamy wspólnie z władzami Gdańska na kolej. Stąd dokładnie wiążemy węzeł Kowale, węzeł transportu publicznego, bo przecież nie dotyczy tylko linii kolejowej i stacji kolejowej, ale także buspasów, co ma w znaczący sposób usprawnić transport publiczny w tej części Pomorza i w tej części miasta Gdańska.

Węzeł Kowale. Chciałbym, żebyście państwo też sobie do końca uzmysłowili fakt, że od węzła Kowale do Kościerzyny to 42-kilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej 221, docelowo samorząd województwa przeznacza na ten cel – jeszcze nie wszystkie przetargi zostały rozstrzygnięte – ponad 800 mln zł. Taka jest wartość przedsięwzięcia na tej drodze wojewódzkiej, zgadza się, panie dyrektorze. Kilka umów już podpisaliśmy, będziemy jeszcze kontynuować kolejne odcinki tej drogi i rzeczywiście, żeby domknąć ten temat i powiązać go z węzłem transportowym Kowale, jest potrzebny również węzeł.

Bardzo dziękuję za tę deklarację. Mam nadzieję, że przejdziemy też do fazy realizacyjnej, a nie tylko prac studialnych. Być może trzeba będzie coś poprawić w tej dokumentacji, którą pan dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich przygotował, biorąc pod uwagę istotę węzła Kowale, węzła transportowego Kowale. Czyli nie węzła drogowego, a transportowego w ogóle, bo tam mają się znaleźć też buspasy, więc jasne, że o tym trzeba pamiętać.

Pojawiła się tutaj koncepcja związana ze zmianą przebiegu drogi 222 w rejonie Straszyna i oczywiście zgodnie też z moją deklaracją, którą złożyłem panu ministrowi po jego zapytaniu, potwierdzam, że chcemy to wrzucić na swoją agendę i potraktować jako istotny element całego porozumienia z panem ministrem i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Pewno będziemy w konsultacjach z gminą Pruszcz Gdański dogadywać szczegóły. Zresztą na ręce pana

przewodniczącego i pozostałych państwa reprezentujących gminę wiejską Pruszcz Gdański też chcę złożyć podziękowania za dotychczasową współpracę, zwłaszcza w kontekście – o czym mówimy także – tych procesów związanych ze zmianami planu zagospodarowania przestrzennego, co jest ważne dla kraju, nie tylko dla Pomorza, ważne jest dla kraju.

Mieliśmy okazję teraz, podczas targów nieruchomości w Cannes i Nicei, generalnie w Cannes, rozmawiać z panią wójt Chmielowiec. Muszę powiedzieć, że dostrzegamy też tę determinację, żeby rozwijać tę część gminy. A ta część gminy to jest, proszę państwa, panie ministrze, to warto sobie też uzmysłwić, ogromna powierzchnia gruntów, które mogą być przeznaczone i będą przeznaczone na cele inwestycyjne. Dziś już o tym rozmawialiśmy w Sopocie, spóźniłem się te pięć minut, ale w Sopocie odbywa się konferencja z inwestorami europejskimi na temat produkcji półprzewodników i chipów. Chcemy być istotnym graczem na mapie kraju. Stąd nic dziwnego, że układ transportowy, czy dotyczy to dróg, czy kolei, musi się po prostu rozwijać.

My oczywiście nie wiemy do końca, jak ten przebieg ma wyglądać – mówię tutaj o obwodnicy, jakie będzie to rodzić konsekwencje. Tam jest, wiadomo, przejście przez drogę S6. To są bardzo poważne wyzwania, ale na tyle istotne dla całego województwa, że nie możemy przejść obok tej propozycji obojętnie. Panie ministrze, tutaj deklarujemy bardzo dobrą i bliską współpracę z państwem.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję, panie marszałku.

Pan senator Leszek Czarnobaj, proszę bardzo.

Senator Leszek Czarnobaj:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, wprowadzę ja nie pochodzę z wielkiej aglomeracji gdańskiej, pomorskiej, ale trudno, żeby tu zabrakło głosu polskiego Senatu. W związku z tym, dołączając się do tych wszystkich przepięknych podziękowań, powiem tak, że oprócz spraw militarnych, gospodarczych i tego wszystkiego, o czym przed chwilą też mówił pan marszałek, to jest jeszcze tak zwane odczucie społeczne. Myślę, że pan minister już o tym wie, spotykając się z paniami i panami posłami, że my żyjemy wielką nadzieją – ci ludzie przyjeżdżający tutaj, do Trójmiasta – że ta udręka wizyty w naszej stolicy za chwilę się zakończy. Już nie tylko sprawy gospodarcze, społeczne, ale te bezpieczeństwa i te takie przyziemne – że ludzie przyjeżdżają tu do lekarza, gdzieś tam do znajomych, na spotkanie z panem ministrem i mają określone kłopoty, żeby tutaj dojechać.

Również, panie ministrze, chciałbym tylko dwa słowa powiedzieć. Nie oczekuję odpowiedzi, ale chciałbym tylko krótkiej deklaracji i bardzo pana zaprosić. Jest taki region na Pomorzu, po prawej stronie Wisły, który nazywa się Powiśle i Żuławy. To nie jest to warszawskie Powiśle, tylko to tutaj, pomorskie, które ja reprezentuję. Oczywiście część posłów kandyduje również z tego okręgu i mamy swoje problemy nie tej skali, o której tutaj rozmawiamy, ale chciałbym poprosić pana ministra, abyśmy kiedyś uzgodnili termin, spotykając się również z posłami z tego okręgu, żeby porozmawiać o tym... Jakby się udało zrobić taką konferencję jak dzisiaj na temat jedyne go problemu, który istnieje w tej części wschodniej Pomorza, a mianowicie nadwiślańskiego korytarza transportowego.

My nie mówimy o remoncie jakiegś tam dróżki krajowej. Chcemy mówić o koncepcji na najbliższe 20 lat i chcielibyśmy porozmawiać z panem ministrem, oczekujemy tej otwartości i liczymy na nią. Tu pani poseł Sroka kiwa głową, więc zna już temat dokładnie. Chcielibyśmy tak na spokojnie porozmawiać – żeby za trzy miesiące, za pół roku, za rok spotkać się po prawej stronie Wisły i porozmawiać w taki oto sposób, jak rozmawiamy o tym wszystkim, co dotyczy rzeczy fundamentalnych dla Pomorza i dla Polski. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan starosta Jarosław Karnath. Bardzo proszę.

Starosta powiatu gdańskiego Jarosław Karnath:

Panie prezydencie, wszystkiego najlepszego.

W nawiązaniu do wypowiedzi pana senatora nie może zabraknąć głosu starostwa. Rozpoczęliśmy tę część podziękowaniami, mam nadzieję, i w żadnym wypadku nie chciałbym jej kończyć. Pozwólcie drodzy państwo... Bo nie ma lepszego miejsca i sposobności, by dzisiaj podziękować – poza ministerstwem, urzędem marszałkowskim – również naszym paniom posłankom i by podziękować włodarzom gmin powiatu gdańskiego.

Droży państwo, pamiętam to pierwsze spotkanie, o którym wspomniał wójt Marek. Nie będę wspominał atmosfery. Wówczas wydawało się niemożliwe, by spotkać się w tym punkcie po raz trzeci. W związku z tym ta determinacja, chęć współpracy, o której również pan marszałek wspomniał, doprowadziła nas do tego miejsca. A panie proszę o moderowanie dalej tematu, by zakończyć za lat kilka, być może kilkanaście, wielkim całościowym projektem, komunikacyjnym sercem powiatu gdańskiego, jakim są dwa węzły. Tak że drogie panie, droży państwo włodarze, pięknie z tego miejsca wam również dziękuję.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Pozwólcie państwo, że tytułem krótkiego podsumowania kilka zdań jeszcze ode mnie. Proszę państwa, chciałoby się powiedzieć, kobiety to siła. Myślę, że to jest dobre hasło na ten czas, ale oczywiście również ta współpraca szeroko pojęta. Ja bardzo cenię sobie to, że do rozmów zostali włączeni czy włączyli się wręcz samorządowcy, bo to państwo przywozicie informacje z terenu i mówicie o tym, co jest najbardziej potrzebne mieszkańcom. Zaś my jesteśmy z kolei od tego, żeby tych mieszkańców reprezentować wyżej.

Akurat tematy gminy Pruszcz Gdański są mi najbardziej znane. Droży państwo, chcę jeszcze raz powiedzieć, że Straszyn jest beneficjentem rozwijającego się Gdańska Południe, gminy i miasta Starogard, gminy Trąbki Wielkie i dopóki tego węzła gordyjskiego właśnie w Straszynie nie rozwiążemy, to zaczynamy hamować rozwój tych terenów, które są poza gminą Pruszcz Gdański, a tego, myślę, nie chcielibyśmy. Poza tym jesteśmy w momencie, kiedy mamy ogromną szansę nie tylko na rozwój tego, co już mamy, bo mam tu na myśli chociażby porty, ale również na danie takiego impulsu, który pozwoli na rozwój kolejnych, niezwykle przedsięwzięć na terenie Pomorza, o czym wspominał chociażby pan marszałek. A tematy lokalizacji dużego inwestora na terenie gminy Pruszcz Gdański zaczęły się kilka lat temu i cieszę się, że są one kontynuowane.

Droży państwo, też chciałam podkreślić bardzo dobrą atmosferę tych rozmów. Z jednej strony wszyscy przyszlismy tutaj z dużymi oczekiwaniami i każdy liczył na to, że może dowie się jeszcze czegoś bardziej konkretnego na temat chociażby węzła Szadółki. Z drugiej strony zdajemy sobie sprawę, że dla nas tutaj, dla metropolii, najważniejszym elementem komunikacji jest komunikacja szynowa. Jeśli uda nam się jak najszybciej kontynuować budowę PKM i utworzyć możliwości dojazdu do komunikacji szynowej, to w dużej mierze ulżymy tym utrudnieniom, jakie w tej chwili napotykają nasi mieszkańcy.

Dzisiaj wyjdziemy stąd z takim przekazem, że temat ruszył. Myślę, że to też uspokoi trochę już czasami zniecierpliwionych mieszkańców i pokaże, że jednak pewne tematy idą bardzo do przodu. Za to wszystko tutaj dziękuję. Deklaruję dalszą współpracę i dalsze naciskanie ministerstwa w tematach transportowych dla województwa pomorskiego. Cóż, bardzo państwu dziękuję...

Głos z sali:

Pani poseł, nie zapominajmy o węźle Szadółki. To też jest ważne.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Tak, oczywiście. Pan prezydent tutaj siedzi obok, będziemy pilnować. Bardzo serdecznie państwu dziękuję za to spotkanie i mam nadzieję, że ono nie jest ostatnie.

Jeszcze pan minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję za te liczne pytania. Postaram się wspólnie ze współpracownikami odpowiedzieć jeszcze na różne tematy, które padły.

Rzeczywiście nie rozwijałem tematu Drogi Czerwonej, ale ponieważ pan marszałek od tego zaczął, to pozwólcie państwo, że na ten temat wypowiem się na tyle, na ile będę mógł. Jak państwo rozumiecie, staramy się, aby inwestycja Drogi Czerwonej została włączona do specustawy, jeśli chodzi o drogi o charakterze obronno-militarnym. W tym przypadku te informacje oczywiście są też w części tajne.

Natomiast trzeba powiedzieć jedno, że o ile nasi poprzednicy dużo mówili i zapisywali na papierze, bo zapisali na tę inwestycję 2 mld zł, to tak naprawdę realnymi środkami było 20 mln, które zostało przesunięte z inwestycji CPK. Te 20 mln zł zostało przeznaczone i dalej jest realizowane w ramach prac przygotowawczych, dokumentacyjnych, ale to jest oczywiście kropla w morzu potrzeb, jeśli chodzi o tę inwestycję. My tę inwestycję szacujemy w tej chwili

na 4,5 mld zł, więc te 2 mld, powtórzę, to były pieniądze wirtualne. Tych pieniędzy nigdzie nie było zapisanych. Na ostatnim posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o tym bardzo wyraźnie mówiłem i trzeba to powtarzać, żeby nie było takiej złej narracji, że ktoś wstrzymał jakiekolwiek inwestycje. Nie, nie mieliśmy tych środków.

W tym przypadku staramy się o jakby dwutorową realizację. Pierwszą realizacją, o którą się staramy, jest tzw. specustawa, do której byłyby wpisane dwie inwestycje strategiczne, to znaczy Droga Czerwona i budowa trzeciego pasa na lotnisku, również w części lotniska wojskowego w Balicach. Jeżeli udałoby się – również w porozumieniu z Komisją Europejską, bo tutaj musimy te kwestie uzgodnić oczywiście – tę specustawę zapisać, to mielibyśmy możliwość tzw. szczególnych zasad przygotowania i realizacji inwestycji, jeśli chodzi głównie o pozyskiwanie decyzji środowiskowej. Wszyscy wiemy, że to jest najtrudniejszy etap, pozyskanie decyzji środowiskowej. W tym przypadku byłaby tutaj ścieżka dość przyspieszona. Drugim elementem byłoby źródło finansowania. Staramy się o to, aby ono było właśnie w całości ze środków obronnych z budżetu Ministra Obrony Narodowej. W tej sprawie rozmawiamy też z Ministerstwem Finansów i to jest jeden kierunek.

Oczywiście, nie czekając na rezultat również naszych ustaleń z Komisją Europejską, rozmawiamy na temat drugiej ustawy, o tzw. inwestycjach kluczowych, i w tych inwestycjach kluczowych również przewidujemy to zadanie, czyli budowę Drogi Czerwonej. W tym przypadku mówimy również o przyspieszeniu procedur, ale w ramach istniejącego prawa krajowego. Tutaj będziemy chcieli poszukać takich rozwiązań, aby można było to zadanie przyspieszyć, ale już nie specustawą, tylko... W naszej ocenie daje nam do tego zielone światło Komisja Europejska, bo takie przepisy w ustawie o pozyskiwaniu decyzji środowiskowej są zawarte. Jednak gdyby się to nie udało, to mamy ten wariant b. Tak czy inaczej jesteśmy zdeterminowani, aby Droga Czerwona powstała. Patrząc również na sytuację geopolityczną, na kwestie bezpieczeństwa państwa polskiego, uważamy, że to jest sprawa konieczna.

Tutaj również padło pytanie o Trasę im. Kwiatkowskiego. Obecny stan prawny jest taki, że jest to droga powiatowa w zarządzie prezydenta miasta Gdyni. Niestety – muszę to powiedzieć z przykrością – miasto Gdynia nie występowało o środki na cel modernizacji tej drogi, choćby w ostatnim naborze, który był do końca lutego w ramach rezerwy subwencji ogólnej. Ja wiem, że to są duże środki, te, które są potrzebne na to zadanie, na modernizację, ale w tej chwili my nie mamy możliwości prawnych do tego, aby tę trasę w jakiś sposób modernizować. Tak jak to państwo wiecie, pan prezydent doskonale wie, drogi krajowe, które są w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu, są, że tak powiem, w kompetencjach zarządcy, właśnie samorządu takiego miasta.

Jeżeli chodzi o plany, to – tak jak powiedziałem – szykujemy się z tą specustawą. Chciałbym również powiedzieć, że przyspieszenie, o którym mówiłem – szacujemy, że o około dwa lata udałoby się przyspieszyć realizację tego zadania. Nie wnikając w szczegóły, bo nie jestem do tego upoważniony, nie mogę nawet mówić o pewnych szczegółach, trwają intensywne rozmowy i ustalenia na linii Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Obrony Narodowej i Ministerstwo Finansów przy tej okazji.

Odpowiadając na inne pytania. Pani poseł Magdalena Sroka pytała o trzeci pas na odcinku Gdańsk Południe–Kowale. W części ten pas jest już realizowany, a więc realizujemy około 1 km trzeciego pasa od Gdańska Południe w górę. Pozostaje około 2-kilometrowy odcinek od węzła Kowale i mogę zadeklarować, że również ten odcinek będziemy realizować przy okazji budowy węzła Kowale. To znaczy, chcemy, żeby ten węzeł Kowale był właśnie też takim trochę dla nas systemem, hubem komunikacyjnym, jeśli chodzi o autostradę. Ponieważ spodziewamy się, że tam będzie, też w związku z budową przez Urząd Marszałkowski i przez kolej tego hubu przesiadkowego, ten ruch jeszcze większy. Dlatego mówimy o tych trzech pasach na linii Gdańsk Południe–Kowale. Tak jak mówię, będziemy ten odcinek również realizować.

Było pytanie, kiedy węzeł Kowale. Jeżeli dobrze kojarzę, pan dyrektor Krzysztof Czopek mnie poprawi, państwo szacujecie tę realizację na rok 2029–2030, taki jest plan. Tak więc my jesteśmy tego świadomi i wtedy oczywiście byśmy te prace skoordynowali, aby w tym okresie węzeł był również realizowany zgodnie z deklaracją, która padła na początku naszego spotkania.

Jeżeli mówimy jeszcze o tym trzecim pasie, bo pytał o to pan wójt Andrzej Bożyk, to jeśli chodzi o możliwości budowy pasa na odcinku, który jest, jak dobrze zrozumieliśmy i zrozumiałem, na południe, tak?

Czyli wchodzimy trochę w odcinek, którym zarządza koncesjonariusz firma GTC, więc tutaj nie bardzo możemy, nie mamy nawet możliwości prawnych, żeby w tym momencie mówić o takiej inwestycji. Powtórzę, planujemy, że do końca tego roku zostanie zrealizowany odcinek na północ od węzła drogowego Gdańsk Południe, około 1 km.

Było pytanie o węzeł Szadółki. Oczywiście, panie prezydencie, szanowni państwo, my, po pierwsze, dziękujemy za to, że miasto Gdańsk włączyło się w przygotowanie tej dokumentacji. Również odpowiadając na pytanie pana dyrektora, proponujemy żebyście państwo wystąpili o decyzję ZRID, bo nie ma co czekać na to. Natomiast my mamy oczywiście w planach tę inwestycję. Nie chciałbym podawać dat, jednak jak najbardziej będziemy chcieli to realizować. Też będziemy chcieli to wpisać do kolejnego planu inwestycyjnego. Dlatego że, proszę państwa, my jesteśmy zobowiązani do realizacji krajowego programu budowy dróg krajowych i autostrad do roku 2030, ale nie ukrywamy, mamy rok 2025. Myślę, że w przeciągu najbliższych dwóch lat powinien powstać nowy program inwestycyjny, który rozpoczynałby się w roku 2030 i biegł przez kolejne lata, i tego typu inwestycje jak najbardziej oczywiście będziemy chcieli wpisać do tych zadań.

Patrząc jeszcze – odpowiadam na propozycję pana senatora Leszka Czarnobaja. Jak najbardziej oczywiście jestem gotowy do tego, żeby takie spotkanie zorganizować wspólnie z państwem posłami, senatorami, jeżeli trzeba, na temat nadwiślańskiego korytarza transportowego.

Nie wiem, czy pan dyrektor albo pani dyrektor chcieliby coś jeszcze uzupełnić?

Głos z sali:

Myślę, że pan minister wyczerpał temat.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Proszę państwa, czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos?

Zastępca prezydenta Miasta Gdańska Piotr Borawski:

Wiem, że pani dyrektor Polan chciała. My oczywiście będziemy się zastanawiać nad ZRID. Natomiast, jak państwo doskonale wiecie, ZRID oznacza kwestie olbrzymich odszkodowań. Tak że tutaj pani dyrektor Polan, może jeszcze oddam głos w tej sprawie.

Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych Urzędu Miejskiego w Gdańsku Małgorzata Polan:

Dziękuję za te deklaracje, natomiast węzeł Szadółki jest to zadanie, które od 2014 r. tak naprawdę przy współpracy generalnej prowadzimy. Dokumentacja, którą pozyskamy, jest drugą już dokumentacją, więc ponosimy ponownie koszty w zakresie realizacji. I, tak jak pan minister powiedział, cieszymy się, że węzeł Kowale również powstanie na przełomie 2029–2030 przy okazji też ważnego dla nas zadania kolejowego. To na tę chwilę praktycznie mamy gotowość realizacji zadania. Mamy dokumentację gotową.

Pozyskanie ZRID powoduje poniesienie kosztów związanych z odszkodowaniami. Również w ramach sieci rozbudowy tutaj, w mieście, mamy drugie zadanie, Jabłoniową, która jest na styku z realizacją węzła Szadółki. Planowaliśmy, że wspólnie przy okazji realizacji tego węzła miasto będzie realizowało ważną też dla Gdańska Południe przebudowę ulicy Jabłoniowej.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ja mam taką propozycję, żeby już na roboczo państwo umówili się z naszym departamentem oraz z generalną dyrekcją i temat pewnej strategii działań związanych z węzłem Szadółki omówilibyśmy w innym czasie. Dobrze?

Dyrektor wydziału UM w Gdańsku Małgorzata Polan:

Dobrze, bardzo dziękujemy.

Przewodnicząca poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Proszę państwa, nasze spotkanie dobiega końca.

Bardzo serdecznie dziękuję państwu za udział, za niezwykle cenne wypowiedzi. Mam nadzieję, że za kilka lat obraz układu transportowego na Pomorzu będzie zupełnie inny, przyjazny dla mieszkańców. Bardzo dziękuję.